ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comodor aviator
AL. DEMETRESCU

685

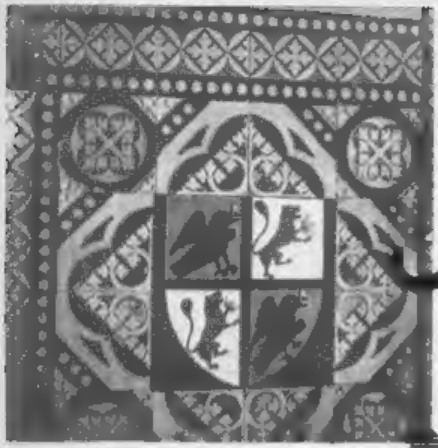
NUMĂR SPECIAL DE CRĂCIUN

CRĂCIUNUL SBURĂTORILOR ROMÂNI PE FRONT

(desen de Romeo Voinescu)

DECEMBRIE 1943
ANUL III, Nr. 53-54

LEI 40



ROMÂNII, ÎN DESTINUL UNGARIEI!

Ion Corvinul DE HUNEDOARA

Un turn exterior al castelului

de C-dor av. AL. DEMETRESCU

În ziua de 11 August 1456 — la câteva zile numai după măreața sa biruință asupra Turcilor la Belgrad — Ion Corvinul de Hunedoara se stinge de molima grozavă ce cuprinsese tabăra creștină și cea turcă. Intreaga lume civilizată și creștină a plâns moartea vestitului erou, care timp de un sfert de secol a ținut în frâu năvala turcească spre inima Europei. Papa își încheie astfel scrisoarea sa de mângâiere adresată văduvei acestuia: „fortissimus atleta Christi". *„Moartea marelui erou este o ireparabilă pierdere pentru întreaga creștinătate, pentru care a luptat toată viața. Dar și mai mult a pierdut poporul valah, din coapsele căruia a purces".*

Insuși neînfrântul Mahomed al II-lea, — cuceritorul Bizanțului — a rămas impresionat de moartea dușmanului său, exclamând: *„A murit cel mai mare comandant de oștire al lumii!"*

Acest mare viteaz este descendent dintr'o mare familie de oșteni români, stăpână a toată Hunedoara, în stema căreia figurează corbul, pasărea din pajura Munteniei. El a ținut să fie înmormântat în Ardealul său, la Alba-Iulia, departe de Buda — unde a guvernat un timp ca regent al Ungariei — dar unde avusese mult de luptat cu toți aristocrații, străini de neamul lui, incapabili, intriganți și dușmani de moarte, gata să răpună pe acela ce cu armele sale proprii — recrutate din Ardeal și Banat — a ținut departe de ei pe dușmanul năvălitor.

Celor cari căutau să atribue lui Ion Corvinul obârșie maghiară le-a răspuns însuși istoricul ungar Karacsonyi Ianos în volumul său „Matyas Kiraly" — editat de către istoricul Marki Șandor — la pagina 10: *„Nu poate să se îndoiască nimeni de obârșia Corvinilor. Cancelaria regală maghiară, cu sediul în Vișegrad, n'a inventat nume ca: Șerban, Voicu și Radu — atât de străine ungurilor și atât de rar auzite de urechile maghiare — când le-a trecut în diploma de donație a familiei Hunyad* (Hunedoara, nota trad.) *redactată la 18 Octombrie 1409.*

„Ion Corvinul n'a fost om de rând. Se scurg veacuri până se naște unul ca el, și nu e de mirare că în câțiva

ani dela apariția lui pe firmamentul vieții publice, a ajuns idolul creștinătății" (Szalay-Baroti: A magyar nemzet története, vol. 2 pag. 154).

„*Viața și-a sacrificat-o pentru două idealuri, care se contopesc de minune în el: țării și religiei creștine. Aceste două idealuri l-au însuflețit în toate faptele sale. Sub inrâurirea lor s'a născut în el ura nestinsă față de cotropitorii de atunci ai Europei. În toate acțiunile sale s'a sprijinit pe convingerea că la spatele său stă întreaga Europă*". (Acelaș, pag. 220).

Meritul său a fost cu atât mai mare cu cât în întreaga lui viață a fost săpat de nobilimea maghiară — interesată și divizată în mai multe clanuri — care mereu provoca războaie civile, fiecare vrând să cucerească pentru candidatul său coroana regală. Invidioasă, cu orizont politic îngust, indolentă față de pericolul turcesc care amenința lumea creștină, această castă nu s'a dat înapoi dela atentate pentru a răpune pe acel care, fiind salvatorul Ungariei, nu era totuși de acelaș neam și obârșie cu ea.

Și cu toate acestea, luptând cu mii de greutăți, dispunând de o armată recrutată în majoritatea ei din fiii Ardealului, Banatului și Severinului românesc, întreținută și echipată din avutul său propriu, Ion Corvinul își urmează cu asiduitate și curaj concepția sa politică, asemănătoare vremurilor pe cari le trăim: combaterea dușmanului, departe de hotarele țării și împiedicarea lui de a năvăli *în Europa!*

După Cuillei, ea a trezit în regele Ungariei dușmănia față de cel mai mare fiu al patriei, hotărînd să atragă pe Hunyade în cursă și să-l omoare!

Și astfel îl vedem luptând — alias cu voevozii Munteniei — dincolo de Dunăre, în Țările Balcanice, expunându-și viața în primele rânduri. Iar când dușmanii de atunci — turcii — reușesc să invadeze Ardealul, el îi sdrobește la Câmpul Pâinii și la Porțile de Fier Hunedorene. „*Oastea îi era mică la număr, dar mare ca forță și suflet!*"

In acest timp nobilimea maghiară atât de „patriotică", petrecea, țesea intrigi, luptând pentru dobândirea favorurilor regale la adăpostul eroilor români cari sângerau pentru legea și țara maghiară. Căci era scris în Constituție: „*Atât aristocrația cât și miliția nobilimei erau scutite de a purta războiu în străinătate, iar în mod voluntar cu atât mai puțin erau dispuși să se ducă* (Szalay pag. 180), *cu cât mulți din ei aveau privilegiul acordat de lege ca numai sub conducerea personală a regelui să plece la războiu*, (idem pag. 170).

Trebue încă să fim drepți și să recunoaștem că această clasă privilegiată a știut să fie recunoscătoare față de fiii marelui erou... Astfel, după ce i-a atras în cursă la Buda, pe cel mare — Vladislav — l-au ucis, iar pe Matei l-au aruncat în închisoare. Solidară cu înaintașii săi, nobilimea maghiară de mai târziu a schimbat numele bătrânului oștean — descendent al Dacilor — și din Ion Corvinul a făcut Hunyadi Ianoș, iar din fiul său scăpat cu viață — glorioșul rege român al Ungariei, Matyas Kiraly...

Maghiarizând numele lor de români neaoși, conducătorii străini s'au putut mândri cu rolul lor jucat în interesul civilizației creștine, tot așa cu[illegible] cu câteva sute de ani mai târz[illegible] alți conducători s'au putut făli [illegible] rolul armatei române care i-a [illegible] de bolșevism.

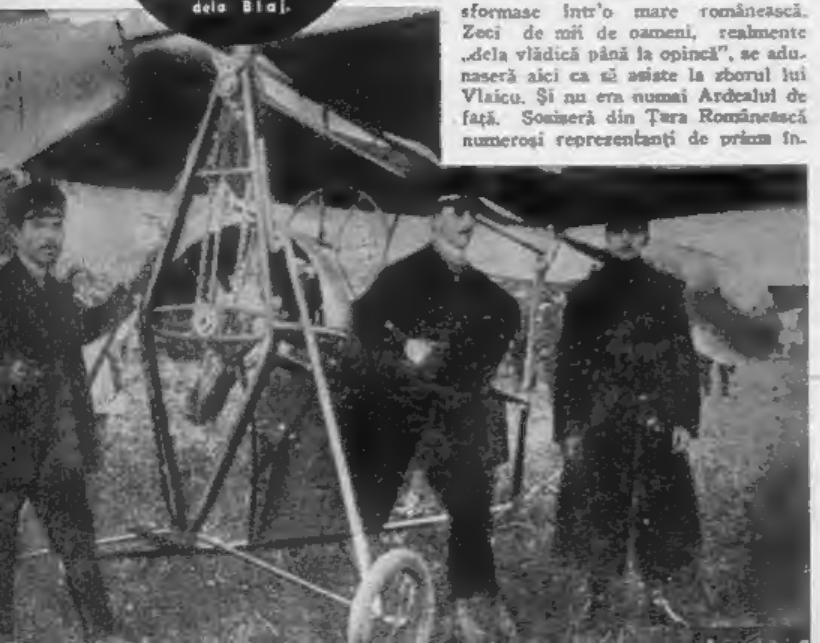
Detalii din arhitectura castelului

SBOARA VLAIC

de Dr. Docent LIVIU CÂMPEANU

Aurel Vlaicu, marele nostru precursor în meșteșugul sburătoresc, fiu al Ardealului totdeauna românesc.

Vlaicu și pasărea lui măiastră care a săgetat cerul Câmpiei Libertății dela Blaj.



RASUNAU satele, huiau văile și munții de acest strigăt prevestitor de biruință în vara anului 1911, umplând văzduhul de un freamăt, cum de mult nu s'a simțit pe întreg întinsul Ardealului.

Nu era vorba de un sbor obișnuit. Cu aeroplanul lui Vlaicu, se înălța spre cer destinul neamului românesc. Era o manifestare a credinței, a forței și a geniului, menite să doboare jugul de o mie de ani, ce ne apăsa robiți încă depe vremurile lui Gelu, ultimul Voevod al Ardealului.

Simțeau și „ei" că s'a produs ceva nou în destinul neamului nostru, de aceea rămâneau încremeniți și descurajați în fața marelui eveniment, ce trebuia să se producă la 15 August 1911, — zborul lui Vlaicu la Blaj. Românii în schimb treceau printr'o transformare morală cum numai în fața marilor schimbări de veacuri se observă. Simțeam cu toți, că în curând va suna ceasul închegării într'un singur mănunchiu a întregului Neam Românesc. Jandarmii „lor" ca și pietrele de hotar ale Ardealului dinspre România se pierdeau în elanul, ce cuprinsese întreaga suflare românească...

De Sf. Maria Mare, Blajul se transformase într'o mare românească. Zeci de mii de oameni, realmente „dela vlădică până la opincă", se adunaseră aici ca să asiste la zborul lui Vlaicu. Și nu era numai Ardealul de față. Soosiseră din Țara Românească numeroși reprezentanți de prim însemnătate a vieții culturale și politice, ca să ia parte la serbările congresului „Asociațiunii pentru Literatură și Cultura Poporului Român". Era atâta bucurie, atâta înfrățire, atâta forță morală și atâta viață românească, cum nu mai văzuseră de mult plaiurile noastre. Nu te mai simțeai în tirania „lor". Câmpia Libertății nu mai era un simbol, ci o realitate. Cu toții ne simțeam liberi și independenți pentru totdeauna uniți într'o țară românească mare, visată și de mult așteptată.

Simbolul acestei unirі era Vlaicu, unicul zburător care domina pe atunci la noi cerul.

Nu este locul aici să vorbesc de înălțătoarea slujbă din Catedrală, la care au participat frățește toți episcopii și mitropoliții celor două Biserici Naționale Române, împreună cu floarea neamului nostru, nici de predica de citate din Evanghelie a Mitropolitului Victor al Blajului, din care se desprindea dreptul nostru sfânt la o viață națională, independentă. Amintesc numai ședințele festive și literare, unde am zărit atâția reprezentanți ilustri ai gândirii și scrisului românesc, în frunte cu Coșbuc, Caragiale, Goga, Iorga, Ioan M. Moldovanu, etc., apoi piesele jucate de cei mai ilustri artiști ai teatrului românesc depe atunci: Toneanu, Liciu, Aristița Romanescu, Agata Bărsescu, Olimpia și Zaharia Bârsan și alții. Cortegiul etnografic care a defilat în splendide costume românești pe străzile Blajului, cântecele și dansurile naționale au stârnit mândrie și admirație nu numai în rândurile noastre, ci și în acelea ale străinilor, veniți din țări îndepărtate ca să asiste la măreața afirmare românească.

Culmea acestoia o forma sborul lui Vlaicu.

Îl zărisem în treacăt la familia Ciurea. Stătea tăcut și modest alături de Goga și Tăslăoanu. L-am privit îndelungat, neobservat de nimeni, dorind să descopăr în el semnele geniului creator. Deși exteriorul său nu trăda nimic deosebit, totuși simțeai în el pe omul superior, chiar dacă nu știai dinainte cine este el. Emana

LA BLAJ!

din ființa lui un fluid magnetic, care îl distingea dintre cei prezenți mult mai arătoși la figură și mai plăcuți la vorbă, decât el.

Zborul lui era anunțat pentru 16 August 1911, orele 5 și jumătate după masă. Încă de pela 3 era foarte greu să te miști pe Câmpia Libertății, unde era hangarul cu mașina zburătoare. Dealurile, ce înconjoară lunca Târnavei semănau cu un mare amfiteatru din antichitate, și împodobit de albe costume naționale.

La ora 5 se deschide poarta hangarului. Aparatul Vlaicu apare svelt în fața mărei de capete ce freamătă de nerăbdare de a vedea minunea veacului, pe primul om sburător în Ardeal. Era necesară o pază vigilentă pentru a feri aparatul de lumea, care se înghesuia să pună măcar mâna pe el. Ea era cuprinsă de curiozitate evlavioasă, ca în fața unor odoare sfinte. Printre ei văd pe bătrânul meu unchiu, preotul Ion Dobreanu din Corbu, de lângă Borsec, care încă cu patruzeci de ani în urmă era frământat de ideia construirei unei mașini de zburat, făurită apoi de el din lemn și care trebuia să zboare cu ajutorul unor aripi, mișcate de roți, învârtite de mâini și de picioare. N'a reușit să-și realizere visul zborului fără motor depe vremea aceia. La prima încercare, când s'a lansat depe acoperișul unui șopru, mașina s'a fărâmat, el scăpând numai cu câteva contuzii ușoare. Acum mângâia aparatul, transfigurat, exprimându-și bucuria nemărginită de a fi văzut visul tinereții sale realizat de Vlaicu.

Urale de nedescris au semnalat apariția lui Vlaicu.

Parcă'l văd și acum cum se apropia de pasărea sa mărfastră, concentrat și tăcut, copleșit probabil de imensul său rol. Înălțarea geniului românesc la înălțimi, nestrăbătute pe pământul nostru ardelenesc de nimenea până atunci.

Exact la 5 și jumătate detună motorul. Marea de oameni, care huia până atunci, se liniștește ca prin farmec. Oamenii încremeniseră pentru moment cu respirația reținută. Vlaicu avea privirea ațintită pe cadranul, ce arăta turațiile helicelor. Așteptarea ajunge la incordare maximă. Deodată flăcăii, ce rețineau pe loc gândacul fermecat, dau drumul frânghiei și avionul țâșnește ca o săgeată peste capetele mulțimei spre Mănărade. Strigătele mulțimei acoper sbârnâitul elicelor, în timp ce aeroplanul se pierde cu încetul în zare. Un tren de persoane, venind dinspre Cluj, se oprește în câmp deschis pe linia ferată vecină. Călătorii sar din tren și se amestecă printre lumea copleșită de emoție... Așteptare încordată. Apoi Vlaicu reapare. De trei ori cercuește deasupra mulțimei, apoi zboară deasupra Blajului, dispărând din nou. Revine în zbor razant, marea de capete omonești urlă în însuflețirea ei, în timp ce el tae văzduhul către Vezza spre muntele Crăița. Urcă sus atingând înălțimea de 700 metri. Revenit deasupra mulțimei, se ridică și mai sus la 800 metri. Mai roțește de 6 ori deasupra noastră, apoi coboară lin și aterizează în tunătoarele urale și aplauze ale mulțimei delirante.

A fost nevoie de multă energie ca mulțimea, ce se mișca spre el pentru a-l ridica în slavă pe umeri și a-l purta triumfal, să nu strivească minunata pasăre, simbolul victoriei [redacted].

Vlaicu era copleșit, era sfântul nostru. Oamenii râdeau și plângeau de bucurie. Târziu de tot, abia cu căderea serii, s'au așezat valurile de însuflețire a celei mai emoționante zile, trăite de noi la începutul veacului douăzeci...

A doua zi ne întorceam acasă spre Gheorgheni, trecând prin Târgul-Mareș. Trenul era supra încărcat de lumea aflată încă subt impresia puternicei emoții din ziua precedentă, înălțarea lui Vlaicu. Noi, Românii, eram cu moralul foarte ridicat. Ungurii, pierduți printre noi, stăteau resemnați, recunoscând superioritatea forței de creare a neamului românesc.

Unul dintre conducătorii lor politici, prezenți în compartimentul nostru, adresează tatălui meu, protopopului Ilie Câmpeanu, care era conducătorul neînfricat al Românilor din Secuime, următoarele cuvinte: „Sbonul lui Vlaicu prevestește vremuri grele pentru noi, iar pentru Dvs. înălțare"...

Vorbele lui s'au realizat mai curând decât ne așteptam.

La 5 ani după zborul dela Blaj, exact de Sf. Maria Mare, armata română dărâma pentru veșie bornele de hotar dinspre Ardeal, făurind România Mare.

Dr. LIVIU CAMPEANU

*) Publicăm cu emoție descrierea primului sbor al lui Vlaicu pe Câmpia Libertății din Blaj, la care a asistat acum 32 de ani distinsul nostru colaborator, D. Dr. Liviu Câmpeanu. Domnia sa face parte dintr'o neaoșă familie de luptători ardeleni, strămoșii săi pătimind pentru românism, în închisorile Szeghedinului, unii suferind chiar chinurile de martir al „tragerii pe roată..."

Caragiale, Goga, Iosif, Vlaicu și Chendi la Blaj

Țăranii ardeleni fugind după avion pe Câmpia Libertății dela Blaj

Avionul „Vlaicu" văzut din față

Fotografiile de mai sus fac parte din colecția Inginer FLAVIU DRM. BALDOVIN.

Cronica RAZBOIULUI aerian

Operațiunile dintre 15 Noembrie — 5 Decembrie 1943

de ROMULUS SEIȘANU

In ultimele trei săptămâni dela sfârșitul toamnei și începutul iernei anului 1943, aviația germană, în toate sectoarele frontului oriental european și aviația română, în colaborare cu ea dincolo, în sectorul de sud, au îndeplinit următoarele misiuni:

1. Operațiuni de recunoaștere în apropierea zonei frontului inamic și în zona din spatele acestui front, pe orice temperatură, pentru culegerea de informații privitoare la pozițiile înaintate ocupate de trupele sovietice; la zonele de desfășurare a diferitelor grupe de forțe; la centrele de adunări, etc.

S'a putut constata din desfășurarea operațiilor în diferite sectoare, că informațiile culese și comunicate de aviatorii însărcinați cu operațiile de recunoaștere, au corespuns situației reale, cu tot camuflajul ingenios, atât și variat al pozițiilor și al centrelor de adunare. S'a dovedit că excesul de camuflaj indiferent de ingeniozitatea și varietatea mijloacelor, nu îți atinge totdeauna scopul, căci aviatorii germani și români, experimentați, izbutesc să-l descifreze.

2. Atacuri împotriva pozițiilor de plecare a trupelor sovietice formate din formațiuni blindate și motorizate, din regimente de trăgători și de artilerie. Aceste atacuri au dat bune rezultate grație informațiilor date de aviația de recunoaștere.

In toate centrele nevralgice ale frontului oriental, numeroasele forțe sovietice au fost atacate de aviatori germani, sau români, chiar în bazele lor de pornire, în așa condiții încât ele n'au mai putut susține atacul.

3. Operațiuni având ca obiect distrugerea căilor de comunicații și de aprovizionare și în special a nodurilor de căi ferate, a instalațiilor din gări, a șoselelor și a coloanelor motorizate, din sectorul frontului inamic și din spatele lui, pe o mare adâncime. Aceste operațiuni au dat bune rezultate, căci numeroase căi ferate, trenuri, șosele și vehicule au fost distruse în toate sectoarele frontului și în spatele său, dezorganizându-se transporturile și serviciile de aprovizionare ale trupelor sovietice.

4. Angajamentele aviației în prima linie a frontului. In toate luptele grele ce s'au dat între 15 Noembrie și 5 Decembrie, în sectorul de sud, în regiunea dela vest și nord-vest de Kiew; la capul de pod Cerkassi; în colțul cel mare al Niprului; la sud-vest de Cremenciug; nord de Kriwoi-Rog și sud-vest de Dniepropetrowsk, lângă capul de pod Nikopol; în istmul Perekop și în apropiere de Kerci, din Crimeea; ca și în celelalte focare din sectorul central, dela nord și vest de Gomel, dintre Niprul, Berezina și cursul inferior al Pripetului; între est de Orsa și vest de Smolensk și din arcul dela Nevel, formațiunile aeriene germane au atacat continuu forțele inamice, luându-le sub focul armelor de pe bord și acoperindu-le cu bombe, formațiunile blindate și coloanele motorizate sovietice. Adesori în fazele culminante ale bătăliilor, escadrile aeriene germane compuse din peste 1000 de aparate, au operat de dimineață până seară, deasupra celor mai importante focare, cu o remarcabilă eficacitate, slăbind capacitatea de ofensivă a forțelor inamice și oferind un sprijin prețios trupelor germane angajate în lupte grele defensive, sau în contra-atacuri.

Pe lângă aceste misiuni, care au fost executate adesori chiar în condițiuni nefavorabile atmosferice, aviația germană a luat parte la numeroase lupte aeriene, în cursul cărora a obținut succese.

După rapoartele oficiale germane, în cursul lunei Noembrie au fost doborîte pe frontul oriental european 885 de avioane sovietice, dintre care numai 54 de armele forțelor terestre.

Numărul avioanelor sovietice doborîte în luptele aeriene a fost mult mai mare decât al celor germane doborîte. Așa, de ex. în ziua de 30 Noembrie, în luptele aeriene ce s'au dat în sectoarele Krivoi-Rog și Cerkassi, vânătorii germani au doborît 39 de avioane sovietice și au pierdut numai patru aparate ale lor.

* * *

Pe frontul aerian din vest, ofensiva bombardierelor anglo-americane, cu caracter teroristic, împotriva orașelor din Germania și din teritoriile ocupate de ea, a continuat aproape fără întrerupere și cu o violență crescândă. In deosebi, Berlinul a fost obiectivul principal al atacurilor avioanelor de bombardament britanice de câte patru motoare, dispunând de bombe grele de 2000 kgr. și chiar mai grele. In Anglia și în Statele Unite nu se mai pomenește de aviatori, ci numai de tonajul bombelor lansate de ei împotriva orașelor germane, franceze, italiene, ș. a. care distrug sau incendiază cartiere întregi. „Războiul fosforului" a ajuns pe întâiul plan, cu toate că nici el nu poate conduce la rezultate pozitive de ordine militară, sau psihologică, în sensul de a influența asupra dezvoltării operațiilor de pe fronturi, sau asupra moralului populațiunii civile.

Atacurile teroriste cele mai violente s'au dat împotriva Berlinului în seriile de 22 și 23 Noembrie de către escadrile de bombardiere grele cu patru motoare, pornite din Anglia înainte de căderea nopții și care, după ce au trecut canalul dintre Pasul de Calais

și insulele Frise au ajuns deasupra obiectivului între orele 20—21 seara. Pământul a fost dat de câteva sute de bombardiere în valuri succesive care au aruncat timp de aproape o jumătate de oră un număr mare de bombe explozive, incendiare sau cu efecte întârziate, de la o altitudine de 5000 m., provocând distrugeri masive. Atât la dus, cât și la întors, pe o distanță de 600 Km. bombardierele britanice au suferit pierderi.

Ca să evite pierderile prea mari, formațiunile de bombardiere anglo-americane au recurs la o altă tactică: atacul mai multor obiective sau atacuri simultane în diverse direcții, spre a nu se ști care va fi atacul și obiectivul principal, ca astfel apărarea germană să-și împrăștie forțele. În dimineața zilei de 30 Noembrie câteva formații de bombardiere americane au pătruns în Germania de vest și apoi s'au împărțit în două: una mai mică, a pornit în direcția sud-vest, pe când formațiunea principală, însoțită de un număr mare de avioane de vânătoare, a zburat deasupra Olandei și apoi s'a îndreptat spre regiunea Ruhr, unde a fost atacată de avioanele de vânătoare germane și obligată să se întoarcă, după ce a pierdut câteva aparate și a lăsat bombele la întâmplare.

În seara de 2 Decembrie, avioane de bombardament britanice au atacat iarăș Berlinul. În cursul acestui raid terorist au căzut în flăcări peste 30 de bombardiere britanice. Alte atacuri teroriste s'au dat împotriva orașelor germane Brema și Stuttgart, ca și împotriva orașului Toulon din sudul Franței.

În ziua de 15 Noembrie o formațiune aeriană americană, compusă din bombardiere tip „Mitchelle", escortate de vânătoare „Lightning" au atacat Sofia, capitala Bulgariei.

•••

Pe frontul din Italia de sud, cu prilejul reluării ofensivei anglo-americane, aviațiile germană, britanică și americană au desfășurat o mare activitate; iar în noaptea de 2—3 Decembrie puternice formațiuni aeriene germane au atacat cu eficacitate baza navală de aprovizionare de la Bari, portul italian situat pe coasta mării Adriatice.

•••

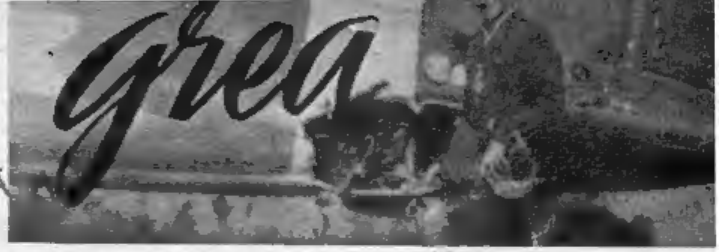
În spațiile maritime din Atlantic, Mediterana și din Pacific s'au desfășurat următoarele operații: în d. a zilei de 21 Noembrie o formațiune de avioane grele germane, cu rază mare de acțiune, a atacat un convoi anglo-american, escortat de crucișătoare și torpiloare în Atlantic de la o mică înălțime și pe o vizibilitate rea. Câteva vase de transport din convoi și un crucișător greu s'au scufundat. Alte formațiuni aeriene germane au atacat cu succes convoiuri inamice în Mediterana, în apropiere de coasta Africei.

În oceanul Pacific, în cursul bătăliilor aero-navale din apropierea insulei Bougainville, și a arhipelagului Gilbert, aero-torpilorele japoneze au scufundat un mare număr de vase port-avion, crucișătoare grele, distrugătoare și torpiloare americane, iar forțele aeriene americane au bombardat bazele japoneze de la Rabaul (insula Noua Britanie), Kavieng (insula Noua Irlanda), Gasmata (insula Noua Guinee) și Truck (din arhipelagul Caroline).

INSTANTANEE DELA SOLEMNITATEA DEPUNERII JURAMANTULUI DE CĂTRE ELEVII ŞCOALEI MILITARE DE OFIŢERI DE AVIAŢIE, ÎN PREZENŢA D-LUI GENERAL DE ESCADRA AV. GHEORGHE JIENESCU, MINISTRUL AERULUI, A D-LUI G-RAL DE ESC. AV. ERMIL GHEORGHIU ŞI A OFIŢERILOR AVIATORI DIN BUCUREŞTI.

O zi grea

FAPTA EXCEPȚIONALĂ UNUI SBURĂTOR ROMÂN



Adj. Marinescu Dumitru dela Grupul de Asalt, fotografiat lângă avionul său Henschel 129, pe care — deși serios avariat de un proectil antiaerian vrăjmaș — a reușit să-l aducă la baza de plecare a grupului său. Adj. av. Marinescu este decorat cu: „Virtutea Aeronautică", „Virtutea Militară" și „Crucea de Fier". Are peste 65 misiuni la inamic

Zorile abia încep să mijească la orizont. Lupta ce se dă între lumină și întunerie e câștigată de către prima, căci e cu puterile reînoite. Cu încetul, lumina elimină definitiv întunericul, ce mai bine de 12 ore pusese stăpânire peste tot întinsul emisferii.

In magazia unde piloții grupului de asalt își amenajaseră un dormitor era încă întunerie. Cineva mișcă, se ridică în capătul oaselor, cască odată, se întinde, apre a-și destinde corpul amorțit, apoi se sculă în picioare, se duse apre fereastră, trase la o parte camuflajul din fereastră și exclamă.

— „Avem plafon".

Un glas se aude înfundat de sub o pătură:

— „Stoiane, trage camuflajul, căci vreau să mai stau numai un ceas sub pătură, că zău nu-mi vine de loc să mă scol".

— „Vezi-ți de treabă și scoală-te, căci până într'un ceas trebuie să fim și înapoi, căci ciolovecii nu se vor aștepta la o vizită asa de matinală".

Un glas somnoros întreabă în câte suntem astăzi. De la fereastră îi răspunde Adj. stg. av. Stoian: „în două Noembrie".

Plantonul dela grup intră și anunță adunarea piloților pentru ora 6 precis. De sub pătură încep să apară rând pe rând, capete ciufulite cu ochii cârpiți de somn.

Unul spune că numai bolșevicii sunt de vină că l-a sculat pe el atât de devreme. Incet, încet, timpul se scurge.

La ora 6 fără câteva minute, grupul de piloți gălăgioși se afla în fața comandamentului, pentru a primi ordine.

Se dau ultimele informații, privitoare la situația frontului și se numesc piloții în patrule.

Prima formație cu decolarea în minimum de timp este: Adj. av. Verdeș, Adj. av. Anghel Vasile, Adj. av. Logofătu Ion, urmată de aproape de celula: Adj. av. Mlădin și Adj. stg. av. Marinescu I. Dumitru.

Restul piloților sunt în așteptare. 15 minute mai târziu, 5 micuțe bimotoare spinteci văzduhul, trecând rasant pe deasupra barăcilor și în formație strânsă pornesc spre S. E., în căutarea inamicului ce amenință porțile Crimeiei.

Liniștit, micuțele bimotoare românești de asalt își continuă drumul peste stepa Nogai, ce se pierde mult departe la orizont, în dunele-i de adevărată Sahară Europeană.

Formația din cap, strânsă plan de plan, se lărgește puțin, pregătindu-se de atac, întru cât departe la orizont se văd nori groși de praf, care indică coloanele bolșevice ce sunt în marș.

Capul de formații pică și sboară atât de rasant în cât face impresia că atinge cu vârful elicelor prin nisip. Coechipierii îl urmează în deaproape. Mai au foarte puțin până a ajunge din urmă coloana bolșevică care nici nu știe ce o așteaptă.

Bombele cad una câte una dealungul soselei și tunurile de bord intră în funcțiune. Nici un minut nu a trecut și întreaga coloană a rămas împrăștiată. Fumegând, pe șosea, prin șanțuri și pe lângă șosea, zac resturi de caroserii, roate de mașini, lăzi cu muniții, tunuri anti car răsturnate, ici și colo cadavrele celor ce cutezaseră să se avânte atât de mult.

Când, din urmă celula Mlădin-Marinescu ajung și văd efectul bombardamentului celor trei din 'nainte, trec mai departe, întru cât celace fusese mai înainte cu un minut, o coloană bolșevică, nu mai erau acum decât rămășițe de ruine.

In stânga se vede multă mișcare și forfoteală. Mlădin manevrează de așa natură pe departe, în cât, cu soarele în spate într'un rasse-motte la firul ierbii, le cade în spatele bolșevicilor fără ca ei să prindă de veste. Când pornesc primele rafale și primele bombe cad peste îngrămădeala de mașini trupe călări, căruțe cu muniții și echipamente, deabia atunci își dau ei seama ce plocon a dat peste ei.

Spaima și buimăceala se întinde ca fulgerul peste toți Rușii și caută să se ascundă fiecare unde poate. Mașini, căruțe și chiar oameni, se ciocnesc între ei și se răstoarnă înainte de a fi atinse de vre-o schije sau proectil. Toată încărcătura de bombe a fost atât de bine lansată, în cât au produs pagube considerabile în rândurile rusești. Seria de bombe se terminase de mult și cei doi sburători tot nu depășiseră aglomerările rusești. Desmeticiți puțin, încep un foc grozav de automate, de toate calibrele. Aruncau până și cu grenade în fața avionului.

Un fum negru, urmat de o flacără, țâșnește din motorul stâng al avionului Adj. stg. av. Mlădin Constantin. Cu sforțări supra omenești, reușește să-l mai ducă câteva sute de metri mai încolo de aglomerările bombardate și să-l trântească pe burtă.

Adj. stg. av. Marinescu Dumitru, care nu-l slăbise o clipă din ochi, calm și cu curaj rar întâlnit, își pune în gând să-și salveze camaradul căzut în flăcări la numai câteva sute de metri între coloanele inamice.

Fără să țină seama de pericolul ce-l amenință, scoate trenul și aterisează la numai 50 m. de avionul Adj. Mlădin.

Din toate părțile, bolșevicii încep să alerge spre cele două avioane, iar artileria și armele automate începuseră să tragă în ele.

De sus din aer, ceilalți camarazi văzând situația critică în care se aflau cei doi camarazi de jos, se reped și prin manevre fulgerătoare și rafale de mitraliere și tunuri, țin în șah pe bolșevici și nu-i lasă să se apropie de cele două avioane.

Cei de jos au trăit clipe grele. Intr'un răpăit sinistru de arme automate, Adj. Marinescu își ajută camaradul să se urce în avionul său, după care trece la postul de pilotaj și decolează depe un teren mult improprin unei operațiuni de acest fel, deși însuși avionul Adj. Marinescu fusese lovit de un proectil în planul drept. După aterisare la terenul de bază, cu lacrimi de bucurie în ochi, o îmbrățișare caldă e singura recompensă ce i-o poate oferi camaradului salvator.

Din a doua misiune nu se întorc doi: Slt. Munteanu Lazăr și Adj. stg. av. Stoian I. Dumitru. Două ore mai târziu, avioanele plecate în căutare, aduc pe Slt. Munteanu pe care-l găsesc la circa 12 km. de avionul său și trista veste a morții Adj. stg. av. Stoian, al cărui avion a fost găsit ars. Suflet bun și curat, camarad loial și hotărît, luptător, am pierdut prin moartea tânărului asaltist, căzut pe altarul patriei.

Dimineața. Doamne, cine va mai da deșteptarea?!!... Noi camarade te vom ține mereu lângă noi, mereu printre noi va fi memoria ta.

—Spre seară, în ultima ieșire Adj. stg. av. Anghel Vasile aduce la bază pe Adj. stg. av. Logofătu Ioan, doasemeni doborît în misiune.

2 Noembrie, a fost o zi grea pentru cei dela asalt, dar totuș încununată de foarte mult succes.

M.

GRU

Cpt. av. Frislapeanu — căzut la datoria la 1 Noembrie a. c. — dând ordine de misiune pentru atac echipajilor din subordine.

Sburători din Grupul de Asalt.

La aşteptarea avioanelor care au plecat.

Iată o unitate românească despre care s'a scris prea puţin în revista „Aripi Româneşti" şi aproape nimic în presa românească de toate zilele.

Ziarele germane şi în special radio german au difuzat — cu deosebire în zilele de 22 şi 23 Oct. a. c., — o parte din activitatea strălucită a acestei unităţi noui, care se află pe front din luna August şi care a reuşit în aproape patru luni, să câştige nenumărate victorii, acoperindu-se de toată gloria!

In luna Octombrie am vizitat această unitate dincolo de Nipru pe terenul dela Kramatos-Kaja, în chiar ziua unei minunate acţiuni pe care bravii grupului de asalt o săvârşiseră în tabăra inamică! Am găsit acolo, într'o mică baracă intitulată „Castelul trăznit" — pe front sburătorii botează unităţile din care fac parte cu insigne şi denumirile cele mai abracadabrante — pe vechiul meu camarad cpt. Comandor av. Al. Vasiliu, înconjurat de personalul său navigant, tineri a căror vârstă era între 19 şi 25 de ani! Unii se întorceau din misiune; alţii primeau ordine şi alergau spre avioanele lor gata de decolare! Toţi voioşi, plini de elan şi dornici de a aduce grupului căruia aparţineau rezultate victorioase, misiuni precis îndeplinite, într'un cuvânt „gloria" către care aspiră orice sburător care este legat sufleteşte de meseria şi de unitatea sa!

Aceşti sburători, cari au învăţat specialitatea nouă a „asaltului aerian" acolo pe front — ca şi cei dela Stuka — au ajuns curând să fie admiraţia camaruzilor germani şi — nu exagerez — spaima trupelor terestre bolşevice din sectorul în cari ei acti-

PUL DE ASALT

695

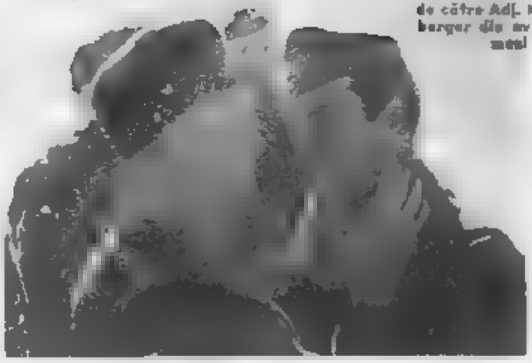
[illegible]

general, de [illegible] generalul avia[illegible]
[illegible] Dessloch și alții, cari prin ordine [illegible]

[illegible] Ia [illegible] Sburători german, Camara [illegible]
[illegible] *intr un [illegible]*
la patrulă mixtă (româno-germană)
Sulb! Munteanu este doborît de una
din le unde vrăjmașe. Pilotorul
German Reitberger, fără ezitare, [illegible]
[illegible] la lăngă camaradul roman și
[illegible] să-l scoată de sub dărâmă
turile avionul [illegible]
[illegible] de gloanțe [illegible]
[illegible] simă camaraderie de arme și pe
[illegible] ru îndrăzneala unei atari acțiuni
[illegible] dorul [illegible]
[illegible] Front [illegible] de cat [illegible]
[illegible] rom[illegible] d. Gen[illegible] [illegible]
[illegible] Virtutea Aeronautica în grad de
[illegible]valer

Sburătorii din grupul de asalt [illegible] românesc formează un [illegible]
[illegible] Tineri și voioși, ei știu se [illegible] bat pentru ca sunt mari [illegible]
[illegible] și nesufletit de un [illegible]
[illegible] Noi cei din „[illegible]" [illegible]
[illegible]ăm, vă urmăriți [illegible]
[illegible] horoc la sbor [illegible]

Al. Baldovin



Îmbrățișarea pe Sfîș[illegible] Munteanu [illegible] de la salvat din flăcări [illegible] de către Adj. Major Reitberger din [illegible] [illegible]

Un grup de sburători din Grupul de Asalt. [illegible] veseli și tot atât [illegible] bravi!

„Fetișul" de luptă al Grupului de Asalt.

[illegible]ș și Comandantul [illegible]ului de Asalt.

D. Ministru al Aerului decorează pe Adj. Major Reitberger din Grupul de Asalt care aterizând la inamic, a [illegible] vot ca camarad ro[illegible] [illegible] la [illegible]

Aripi român

Ministrul aburătorilor la inspecția la Grupul Stukas. (S. M. P.)

Tunarii antiaerieni la (S. M. P.)

un echipa brav dele
S. II Ropescu Decob
S. II Paraschivescu

Cuv. S. MALTIN

Lt. av. Crocius V. Soldăgan Ardean pilot la Ju 88 Peste 100 misiuni la inamic

697

...ți în luptă

atacarea de m...ne S. M. P.

Ad... Dumitrescu
Mar... de g. Vana
toare

Cpt. ... Roschie
Popovici dela Ja...
85. Comandantul
...ui escadrile 80
... la raporic.

...ne tuș ori ...ș pline ...ș o apariție ...ș dușmș

(S. M.

Primul

General av. Negrescu, în poză tânăr subiecotenent

Toţi buni Români trebuie să se unească şi să-şi strângă rândurile, după exemplul celor răi.

Pentru un tânăr de acum 28—30 de ani, ideea de a-şi face din aviaţie carieră sau de a face sport, însemna o faptă cu totul îndrăzneaţă.

Ce mă va fi hotărît să fac pilotajul, nu ştiu! Ştiu exact numai că mea dorinţa de a face carieră din aviaţie nu am avut-o şi nici aceea de a face sport.

Cu câţiva ani mai înainte de a face primul sbor, ceteam cu multă plăcere în ziarele bucureştene sborurile de încercare pe care le făceau cu avioane de concepţie cu totul nouă prima glorie a aripelor româneşti, Aurel Vlaicu.

Acolo, pe dealul Cotrocenilor, în anul 1911, cel mai mare an pentru mine, l-am văzut pe Vlaicu pentru prima dată revizuindu-şi motorul şi luându-şi din sborul către albastrul azurziu al cerului.

Probabil că acest sbor la care asistasem, stârnise în mine atâta entuziasm, încât ideea de a sbura se apropiase, devenind cu timpul o adevărată obsesie.

Nimic nu mă îndupleca să renunţ la această ideie, nici chiar sfârşitul atât de tragic al aceluia pe care-l admirasem cu doi ani mai înainte.

Dorinţa mea era ca mai târziu şi de sporturile cu răsunet mondial pe care îmi imaginasem că le făceau în acea vreme în Apus, Pégoud, Roland Garros, André Beaumont, etc.

Atât mă obişnuisem cu ideea de a sbura, încât şi astăzi pot spune că pilotez avionul încă din acele vremuri, oriunde şi la orice pas având în faţă imaginea elegantă a păsărei minunoasă înfăptuită de om.

Dorinţa de a sbura nu am putut să mi-o înfăptuiesc decât în primăvara anului 1915.

Nimeni nu poate bănui măcar emoţia pe care am avut-o ce'nd anunţul din ziarul „Universul" ca se pot face înscrieri la Şcoala de Aviaţie-Cotroceni, ataşată la Batalionul de specialităţi de sub Direcţia Geniului.

Cum, îndeplineam toate condiţiunile de admitere, iată-mă înscris la data de 1 Ianuarie 1915, în acea şcoală.

După trei luni de cursuri teoretice, cursuri care atingeau mai mult tehnica pilotajului, decât descrierea amănunţită a motorului sau funcţionarea lui, am trecut la practică.

La data de 10 Aprilie 1915, ne găseam aliniaţi pentru sbor, pe acelaşi câmp pe care, cu 4 ani mai înainte, îl văzusem pe Aurel Vlaicu deslipindu-se de pe pământ încet, în aplauzele delirante ale tuturor celor de jos care-l priveau cu ochii înlăcrămaţi de emoţie.

Acest prim sbor l-am făcut în dublă comandă pe un avion Farman de şcoală, cu motor de 80 C.P. Instructorul meu era un tânăr ofiţer de aviaţie, C-dor Ilie Nae, zis „Mitralieră" pentru extraordinarul său debit în vorbire — este un „as" din trecutul războiului mondial, decorat cu cele mai înalte ordine române şi străine de războiu. Sburător de zi şi noapte desăvîrşit, instructor incomparabil, C-dorul Ilie Nae-Mitralieră sboară şi azi ca „încercător" — după 30 de ani de sbor efectiv — pe toate tipurile de avioane în serviciu!

* C-dor Ilie Nae — zis „Mitralieră" pentru extraordinarul său debit în vorbire — este un „as" din trecutul războiului mondial, decorat cu cele mai înalte ordine române şi străine de războiu. Sburător de zi şi noapte desăvîrşit, instructor incomparabil, C-dorul Ilie Nae-Mitralieră sboară şi azi ca „încercător" — după 30 de ani de sbor efectiv — pe toate tipurile de avioane în serviciu!

Dela stânga la dreapta: Slt. av. Andreescu Marcel (†), Slt. av. Nae Ilie-Mitralieră, Slt. av. Ion Dumitrescu, Slt. av. Morgan Francisc, Lt. Vasilescu Petre (†), Lt. av. Savu Ion (†), Lt. Dumitrescu (†), Slt. Naidiescu, serg. Grigorescu P., maestrul Popov V., serg. av. Ionescu I., serg. av. Popescu K.

neu sbor

699

C[illegible]

mon-bi-plan, un fel de magazie sburătoare, având ca instructor pe d. generul Negrescu Gh., pe atunci locotenent aviator.

Sincer să spun, acest prim sbor a insemnat pentru mine o desiluzie. Îmi închipuiam cu totul altfel sborul.

Probabil, această neplăcută impresie se datoresc în bună parte locului incomod pe care trebuia să-l ocupe în această „magazie sburătoare" atât instructorul cât și elevul.

Situat într'o carlingă complect deschisă, în botul avionului, având motorul în spate, în tot timpul sborului am avut impresia că voiu fi proiectat în afară din cauza puternicului curent ce mă lovea drept în față. Coborît din avion, mă văd asaltat cu tot soiul de întrebări de către ceilalți camarazi dela „punct". Deși figura pe care o arătam, lăsăseam impresia că nu am înțeles mai nimic din sbor! Așa m'am prezentat și după celelalte două sboruri pe care le-am mai făcut cu acest avion după care *am fost radiat ca nefiind „apt pentru sbor"*. Afară de mine, în această situație au mai fost și frații Iacob, Iacob Ion, apoi Tase Botaru și Ilieșcu Chibrit.

Deși aceasta a fost pentru mine o încercare pe care numai cu greu am putut-o trece totuși gândul de a mă vedea sburând singur la bord nu m'a părăsit nici o clipă.

Pe[illegible] aceștia scumpă [illegible] mea, după 9 luni dela „radiere" mă văd trimis la „Liga Aeriană" Bucureș, pentru a începe din nou pilotajul. Aci am început sborul direct pe avion cu simplu exemplu cum paradoxal acest lucru „dădea ca rezultat de sbor" mă văd pe avionul „Pinguin" făcând ce cu mai mare preț ce mi se cerea.

Ce era „Pinguinul"? Acesta era un avion [illegible] pilotajul [illegible] nu putea sbura. Cu avionul acesta elevul pilot trebuia să ruleze pe pământ trei luni drepte, pe direcția [illegible] luni dela [illegible] dibăcie. Modul cum m'am comportat la „Pinguinul" a fost cât se poate de mulțumitor, atrăgându-mi felicitările instructorilor mei.

După „Pinguin" am fost trecut pe un avion „Blériot" cu motor de 30 HP, cu care trebuia să facem numai linii decolate. După un foarte scurt timp, executând 3—4 linii decolate în cele mai perfecte condiții, am fost propus de instructorii mei pentru un avion tot „Blériot" în de 50 HP, cu care trebuia să fac un tur de pistă în jurul aerodromului, la o înălțime de cea 50 m.

După prealabile sfaturi în privința reperelor ce trebuia să le am în vederea turului de pistă ce-l aveam de executat, pun ușor motorul în plin și decolez pe o pantă dulce, păstrând în același timp cu sfințenie direcția; fac unghiurile de 90° ordonate, mă apropiu de punctul de decolare și reducând la fel de ușor motorul și punând avionul pe panta de coborîre, aterisez la „punct" în cele mai bune condiții. Contactul cu pământul a fost luat ușor, iar avionul este pus pe trei puncte foarte aproape de „punct". Pentru sborul impecabil pe care-l executasem, Comandantul Școalei, căpitan aviator Botescu C-tin, m'a felicitat, urându-mi ca și celelalte sboruri să le fac la fel.

Eram mândru de mine pentru ușurința pe care o învățasem, văzându-mi visul realizat, cu atât mai mult fiind de toți acei cari mă sfătuise[illegible] renunț la pilotaj și să mă ocup de altceva, pentru care poate aș fi avut mai multă talent.

Cum am spus, mândru pentru arta pilotajului, totuși nu m'am lăsat prea mult necontrolată, în resursele mele și am căutat întotdeauna să fiu prudent. Prudent, da, frică nu, nu-am luat brevetul pe avionul „Blériot" de 50 HP, la data de 16. VII 1916, după care, la câteva luni numai, am fost trimis pe front, unde m-am mulțumit numai [illegible] ce le aveam [illegible] țară.

După bucuria pe care am avut-o acum 28 ani, când mi-am văzut realizat visul de a pluti singur pe subimensa cupolă cerească, cea mai mare bucurie a vieții mele a fost aceea de a participa la sărbătoarea cu care am fost cinstit de conducerea Arsenalului Aeronautic A. S. A. M., pe același câmp al Cotrocenilor, pe care am văzut prima dată un avion sburând și unde mai târziu am făcut botezul aerului.

Sburând fără întrerupere trei decenii, mă simt legat sufletește toată viața de această scumpă armă, care pe lângă necazuri mi-a putut da și bucurii. Nici astăzi când cele 8600 de ore de sbor și cei 1.600.000 km. străbătuți mi-ar recomanda pe bună dreptate odihnă, nu mă sfiesc să sbor chiar pe avionul de vânătoare I. A. R. 80.

Fiind pe rând elev, pilot de război, comandant, esseyeur sau participant la diferite meeting-uri naționale sau internaționale, o singură

[illegible] Maiorescu

preocupare în meseria de „sburator" îmi rămâne mai vie în memorie: instructorii.

Din această epocă păstrez o duioasă amintire: aflându-mă pe timpul unor manevre la Arad, am fost foarte surprins văzând un avion de turism, care dela 1000 m. înălțime calase elicea — eșchibițe rar întâlnită — și venea la aterisaj în cele mai perfecte condițiuni. Alergând la locul unde aterisase, cu deosebită satisfacție priveam cum descinde din avion unul dintre cei mai buni elevi ai mei în sbor cu elice calată. Comandorul Alecu D., comandantul de atunci al grupului meu.

Azi urmărese zilnic cu mândrie și admirație faptele glorioase ale piloților noștri, dintre cari mulți au fost elevii mei.

Veteran al războiului trecut, le doresc ca cerul, acest „ocean a, nostru", să-i ocrotească și să le dea răsplata bine meritată!

Iubesc pe țărani: ei nu sunt atât de savanți pentru a judeca greșit!
MONTESQUIEU

Noutăți aeriene

● Războiul aerian modern a intrat într'o nouă fază atât în ceea ce privește atacul cât și apărarea.

Astăzi formațiile aeriene [illegible] care au avut de suferit atâtea pierderi — în atacul lor asupra teritoriului german, au adoptat un dispozitiv eșalonat, un adevărat sistem fortificat sburător, compus din:

1. grupul director alcătuit în majoritate [illegible] avioane Boeing 40, fără bombe de bord, dar puternic armat cu mitraliere grele și tunuri putând să tragă sub toate unghiurile.

2. înaintea și în dreapta acestui grup director la o înălțime mai mare — sboară avioane quadrimotoare ale căror arme defensive [illegible] dispuse astfel pentru a se permite o bună tragere în special spre dreapta și [illegible]

3. pe stânga grupului director [illegible] la înălțime mai mică — un alt grup de formație și dispunerea armamentului arătat la punctul 2, asigură apărarea pe stânga.

4. urmează apoi masa bombardierelor propriu-zise care sboară în urma celor trei rânduri și mai jos decât toate;

[illegible] în stânga și dreapta acestei mase sboară alte avioane mai ușoare care nu poartă bombe dar sunt foarte puternic [illegible]

● [illegible] dât do ușor atacul unor eșaloane forte [illegible] [illegible] german a adoptat [illegible] numar impresionant de avioane de vânătoare de un tip spe[illegible]

[illegible] de a [illegible] el a creiat un [illegible] instrument nou, despre care încă nu se poate [illegible] [illegible] cultura lui fără, este suficient [illegible] [illegible] eșaloane ale unui quadrimotor sburător, cu doi bimotoare construite [illegible] care l apără.

[illegible] avioane de altele care nu vor [illegible]

● [illegible] se pare că expresiunea „bună dimineața la Mos Ajun" [illegible] [illegible] Mos Ajun [illegible] [illegible] Moș Ajun, [illegible] Ianuarie, a Ianuarie, a Ianuarie [illegible] Ianuarie a fost Zeul lui Apollo și [illegible] [illegible] Ianuarie [illegible] [illegible] [illegible]

Sublocotenentul aviator LIVIU MUREŞAN

E ardelean, născut pe plaiurile Turdei.

Din seninul privirei lui, am ghicit că acest copil a furat din umbra unei troițe simbolul vitejiei.

Și a crescut cu acest simbol, o cunună a sufletului său nobil, așa cum pășesc pe drumul drept, vlăstarele Românilor de dincolo de munți, acei născuți dintr'o nădejde de desrobire, copii ce au vărsat doar lacrimi în zilele în care-s. zbătuse primii ani.

Am cunoscut pentru prima oară în școala militară de ofițeri de aviație. Un băiat frumos, blând, din figura căruia radia numai sinceritate.

Am trăit alături de el, clipe frumoase, alteori, nu triste ci mai degrabă incomode și am început să iubesc veselia și seninătatea acestui fecior ardelean.

Ceeace m'a atras mai mult decât la alții la Puiu Mureșan, a fost aspiritul său de o loialitate fără margini.

Acolo l-am văzut și ne am împrietenit în școala unde ne am sirunit aripile ca să le părăsesca curând — nici ne visam noi atunci cât de curând.

Dar pe Puiu Mureșanu l-am cunoscut cu adevărat în Grupul Vânatoare Venisem 7 dintre ai noștri.

Eram „puii" care voiam să furăm din darul altora mai bătrâni ca noi. Veneam să furăm harul de jertfă a lui Popișteanu, neastâmpărul lui Vasilin, voia bună și tenerritatea fără margini a lui Gheorghian, bunătatea sfătoasă a lui Manolu, franchețea lui Pop și

Visam să fim ca e

Și odată tot am plecat pe urmele acestor viteji cu rugă în suflet să ne apropiem de faptele sublime ale acestor e

Am [illegible] Puiu Mu[illegible] [illegible] pe de o sublimă înfrățire cu moartea începută deasupra undelor Volgei și a lumului ce mistuia cetatea neînfricaților, Stalingradul — până'n schpirea Mării de Azo

Iubea cu adevărat zborul acest „bolid de vânătoare" și era mândru oride câte ori, putea să se mișoare cu dușmanul în aer.

Și s'a bătut cu un avânt nesemnuit cu grijă pen[illegible] coechipier și cu ură pentru adversar.

Din fo[illegible] [illegible] rupe din tinerețea unui suflet nob[illegible] a despins de pe cerul împurpurat de moarte mă[illegible] [illegible] de nouă stele roșii prevestitoare de pârjo

Și oare [illegible] aceste stele mărțave au trebuit să ne lăpsească pe noi de un [illegible] [illegible] mândru ca Puiu

Era în Octombrie o zi ca multe alteie în care zorile îți aduceau doar grije lupte și per co

Plecam cu gandul pentru cama[illegible] și pen[illegible] ce drag [illegible] din imbrăcămintea lui și a nostru adunam puteri să ducem moartea d'neo o în [illegible] roșie

Și așa a plecat și Puiu în acea zi cu surâsul veșnic pe buze, cu un ultim „bonc" avârlit spre acei ce nu mai aveau să l vadă venind și cu gândul aruncat pentru o clipă spre o mândră ce-i ducea grija și dorul din depărtele munților.

La ordin, se despărțeau ieri avioane pentru a însoți pe camarazii dela Ju 88 la Melitopol.

Erau doi și el ai treilea.

Îș duc cu grije bombardierele la obiective le păzesc să-și arunce pârjolul peste hoarda roșie și le readuc de unde le luaseră cu mulțumirea că ajutaseră camarazii de ai lor dar cu o strângere de inimă că nu au dat de urmă de vânat.

Dar poate că or fi mai la est s'au gândit și au pornit să-i caute. Cam mult umblet dar nu în zadar îl găsesc și îl găsesc sănătos și sănătos, așa cum stau băieții lui Popicu. Dar Ruși erau mult mai numeroși ca altădată și le convenea situația de a fi la ei acasă.

S'au luptat cu leii ai noștri, au trăs au doborît dar nu era chip să-i răsbească cu ușurința. Și în toate luptele o ploaie usturătoare trebuia să-i atingă pe cei trei.

De-ar fi murit cu toții ar fi avut un zâmbet ca au căzut voinicește. Dar n'a murit nici unul. Luați din greu s'au prăvălit înspre pământ.

Și cei dela teren și așteptau băieții să se întoarcă voios ca în toate zilele când ne băteam cu mulți dușman.

Ceva ne spunea parcă o veste proastă. Nici un semn de viață după trei ore.

Două telefoane ne aduc un pic de liniște pentru un moment. Dar așteptam și ai treilea telefon. Doar Puiu știa perfect germana și se descurca ușor afară de cazul că nu i s'a întâmplat vreo nenorocire.

Dar [illegible] se întâmplase. Nicoară îl văzuse atacat și degajase și-l pierduse. Șerbănescu nu-l mai putea vedea, căci și el fusese lovit.

L'am așteptat, dar Puiu nu mai venea.

O lacrimă curgând, mi l-a adus din nou lângă mine și-i spun de Ciocănel, de Vinca și de Sim, și-i amuț cu stăta ușurință explozia de râs sincer și tinerescu.

Dar bine, Puiu n'a murit, nu poate Cerul să ne răpească un suflet așa de nobil nu poate piere un vitear așa de ușor. De ar fi să piară el, pieream de zece ori dușmani noș r.

Acasă îl așteaptă o mamă cu urma anilor de suferință ce-i duce greu, ca pe o povară.

Și-o mândră draga lui, cu ochii spre icoană, se roagă seară de seară celui Atotputernic

„Adu-mi-l Doamne pe Puiu din nou acasă, oricum ar fi să fie el, dar el să fie!"

UN CAMARAD

Adjutantul aviator CONSTANTIN P POPESCU

A dispărut în eroica mărtăre dela Stalingrad în ziua de 18 Octombrie 194. deasupra localității Serafimovi.

Fiu al unui vrednic sătean din com. Ciurari jud. Teleorman înalt cu ochi mari albaștri, cu privire blândă și tren legat de grija strămoșească neîntrecută în dragostea de patrie condus de avântul tinerescu pe care îl posedă după ce a urmat șase clase la liceul Anastasescu din Roșiorii de Vede s'a înscris în Școala Militară de aviație dela Buzău unde a obținut brevetul de pilot de vânătoare. A făcut parte din Flotila 13 Vânătoare unde a primit gradul de Ad. Stat.

S'a distins în luptele dela Odesa unde după victoriile obținute a fost decorat

CRUCEA DE AUR și CAVALER a VIRTUȚII AERONAUTICE

CRUCEA DE FER GERMANĂ

VIRTUTEA MILITARĂ și alte decorații

Venind în țară a urmat cursurile Școalei de Bombardament și pica „BOPI", cu care misiune a plecat pe frontul Stalingrad în toamna anului 194.

De atunci dela 18 Octombrie anul [illegible] camarazii nu mai s'au [illegible] de el. Toți îl așteaptă însă. Pentruca toți știu că el va veni odată cu victoria.

MIRCEA V. POPOI

DESPRE ACCIDENTE

Desen executat de autorul articolului, Cpt. av. Gh. STOENESCU.

Am observat că uneori soarta împletește astfel lucrurile încât într'o situație tragică se întâmplă și lucruri hazlii. Nu mai departe decât la plâns.

Dacă, spectator indiferent și rece, iei parte la durerea cuiva și-l provești cum plânge, pe drept cuvânt poți să te întrebi dece un sentiment atât de adânc, intim și sfâșietor ca acel care provoacă plânsul să se exteriorizeze într'un mod atât de nepotrivit: se înroșesc ochii, se strâmbă fața și nasul curge până nu mai poate, se înroșește de atâta șters încât nasul poate să pară chiar caraghios!

Par'că ar fi vorba de un regisor poznaș care își pigmentează acțiunea tristă cu amănunte vesele, ca să ne facă astfel să strecurăm mai ușor durerea în sufletele noastre.

Omul este făcut să uite repede celace-l supără și să rețină numai amănuntele plăcute. Numai așa se explică voioșia și plăcerea cu care ne facem meseria de aviator.

Așa mie, dintr'un accident care s'a întâmplat de mult la Mamaia, la o Școală de Tir și Bombardament, mi-a rămas numai următorul amănunt hazliu.

Pentru înțelegerea întâmplării trebue să spun că la această școală, chiar în timpul programului, toți umblăm aproape goi, pantaloni scurți și flanc.

La accident am alergat mai mulți. Acolo am găsit, din echipajul căzut, câțiva răniți mai grav. Când eram aplecat peste pilot și căutam să-l pun într'o poziție mai bună, am simțit o strașnică înțepătură la picior... sus de tot. Pe drept cuvânt, am sărit ars și am strigat:

— „Ce-ți veni, domnule doctor?"

Ce se întâmplase? Doctorul unității, băiat tânăr, vedea pentru prima oară un accident ca ăsta și, emotionat, alerga din om în om și făcea injecții la cine putea, în grămadă, și astfel m'a ajuns rândul și pe mine care, Slavă Domnului, nu aveam nimic.

Alta.

Se întâmplase un accident lângă marginea aerodromului. În arătura proaspăt făcută, un avion, pilotat de un ajutant, căzuse. Accidentul nu era departe, așa că mai tot personalul lăsase totul baltă și alergase „la fața locului"; faptă, bineînțeles, oprită de regulament.

O parte din personal, fie din cauza regulamentului, fie din a noroiului, ne-am oprit la marginea aerodromului, acolo unde plugul trăsese dungi negre, din care mustea apa și eșiau aburi.

Noi, după ceace vedeam că se petrece la avionul accidentat, făceam fel de fel de presupuneri. După cum căzuse avionul, era peste putință ca pilotul să fi scăpat cu viață. Însă noi știam că tocmai atunci când crezi că totul s'a sfârșit, pilotul, „scăpat ca prin minune", apare cu țigara în gură, făcând haz de apăsarea celorlalți.

Îndoiala ne chinuia pe toți, mai ales că lucruri suspecte se petreceau la avion: camioneta sanitară, ajunsă acolo pe drumuri ocolite, nu a întârziat mult timp la avion și a plecat, iar ceilalți, de lângă avion, nu-l părăseau; părea că nu se grăbesc să anunțe și altora ceva neplăcut.

În aceste momente, grele și chinuitoare, dinspre avionul accidentat se îndreaptă spre noi, spre grupul care rămăseserăm la marginea arăturii, Sublocotenentul M., băiat bun, însă care, atunci când era emotionat, se cam încurca în limbă: nu putea să spună prima literă. Dacă reușea însă — și asta după un efort făcut și cu capul, pe care-l împingea înainte — termina toată fraza fără nici un alt inconvenient, decât că o spunea „cu gazele în plin".

Când a ajuns în bătaia glasului, toți l-am întrebat:

— „Ei, a murit?"

— El, imperturbabil, a mai făcut câțiva pași — probabil ca să aibă timp să-și „cupleze ambreiajul limbei" — și, ducând mâna la cască, a început:

— „A. m a. m... a. m.. a a m

Noi toţi, mâhniţi

— „A murit ?"

— „Hai, mă, ce dracu !"

— „Lăsaţi-l, că e mai rău "!

El dând semne de nelinişte

— „A... a.., a..m... am onoare să vă salut"

Noi, puţin necăjiţi, dar cu speranţe

„Asta e acum !"

„Hai noroc !"

„Să fii sănătos !"

— „Lasă asta, a murit ?"

El, tot neliniştit

— „N.., nn.. nu.. na.."

Noi, mai veseli şi „foarte deştepţi"

— „N'a murit ! Nu e aşa ?"

— „Bravo, mă !"

„Ei, vezi, dacă nu te grăbeşti cum poţi să spui !"

El

„N nn na... n'am fost acolo. era norol"

Noi foarte necăjiţi

„Bine, mă, te credeam mai deştept !"

„Ce dracu, dece nu te cauţi !"

El, protestând energic

„Tţ pp vv aa."

Dintre noi

„Hai, lasă vorba. Nu ţi se pare că vorbeşti prea mult ?"

„Ţi s'a dat nas! Asta-l !"

(Uite aşa! Ne-am răsbunat pe el!)

Eram prin anul 1934—35. la Flotila de Luptă. Se întâmplase un grav accident două avioane se ciocniseră în aer. Comandantul Flotilei care nu-şi pierduse calmul şi care voia ca din orice împrejurare să tragă un învăţământ, ştiind ce greu se restabileşte adevărul mai târziu, a început cercetări imediat. Cine a văzut accidentul dela început?

Bineînţeles, s'au găsit numai de cât inşi care pretindeau că au văzut accidentul chiar dela început, dar după o mică anchetă se stabilea că au văzut avioanele fie când cădeau, fie când au izbit pământul, dar nici unul „dela începutul începutului"

Comandantul Flotilei, contrariat şi foarte necăjit, ne-a reproşat cu amărăciune

„Cum, domnilor, este admis ca din o sută, câţi sunteţi pe aerodrom, unul să nu fi văzut accidentul, dela început ?"

Aşa era. Părea aproape imposibil dar aşa era. Totuş, se auzise că cineva îl văzuse unul singur, dar îl văzuse. Era maestrul tapiţer B

„Unde este? Să vină maestrul! Hei maestrul B.. să vină la domnul Comandor !"

În acest timp, lângă Comandantul Flotilei se adunase aproape tot personalul. Nici unul nu vorbea cu glas tare. Comandantul era foarte necăjit. Din când în când, câte unul îndrăznea să rupă tăcerea adresându-se celui de lângă el

„Ţţi... tţ.. i... Ai văzut, domnule, ce nenorocire ?"

Atunci toţi care auzeau vorbă întorceau capul către el, crezând că află ceva nou. Dar când auzeau ce a spus, oftând, aplecau şi ei capul.

Deodată a început să se audă sgomote. Venea maestrul! Singurul care „văzuse" („îl mai tare om din lume"). Venea la timp. Toţi voiam să sfârşim cu starea aceasta, voiam să discutăm, să ne agităm, să terminăm cu oftatul şi cu gândurile negre

Maestrul a fost adus aproape pe sus, prin îndemnuri spuse pe înfundate însă concludente prin conţinutul lor

„Hai, mă, ce te mişti aşa de încet ?"

„Te aşteaptă o lume !"

„Unde moaşte umblă ?"

În sfârşit, la marginea cercului unde eram strânşi, unul i-a făcut vânt şi l-a împins spre mijloc, însoţind gestul cu o prezentare

„Asta e maestrul care a văzut accidentul dela început"

El, foarte emoţionat, a salutat milităreşte şi a aşteptat întrebări

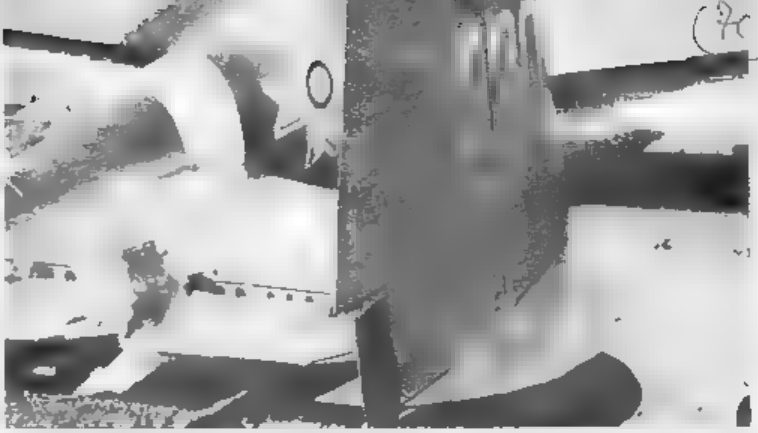
De ce Comandantul nu-, întreabă ? De ce ceilalţi întorc capul şi, cu mare greutate abea îşi stăpânesc râsul ? De ce ?

Maestrul suferea de strabism; privea crucişa de ambii ochi.

Comandantul, fără să ezite, a căutat să stăvilească declanşarea râsului şi, repede, l-a concediat politicos, cu formula cunoscută nouă

„Mulţumesc, dragă, mă dispensez de serviciile dumitale"

Cpt. av C. STOENESCU



CÂTEVA SECUNDE

Foc intens.

Deunăzi un om mai cât băiețoiul

[illegible] avioane sovietice [illegible] pe D B [illegible] apărând e[illegible] asupra orașului Constanța [illegible] populația

Reacția [illegible] a [illegible] germano-germ[illegible] a doborît avionul inamic [illegible] primele salve [illegible] înainte ca acesta să fi putut desăvîrși atacul

Avionul a căzut în mare [illegible] km Sud de [illegible] Constanța

[illegible] omenești nu au fost [illegible]

Rapiditatea și inventivitatea [illegible] a unui comunicat nu poate spune mai mult [illegible] în aceste câteva rânduri [illegible] cuprinse efoturi [illegible] și adânci satisfacții [illegible] de [illegible] portul și Constanța [illegible] gestat în plin semnul victoriei dar mai [illegible] datorie [illegible] câteva zeci de [illegible] deasupra capului [illegible] cu aripi [illegible] a făcut explozie. Apoi s-a prăbușit în mare [illegible] km Sud de farul Constanța

Au fost necesare câteva secunde poate două, poate numai una singură, atât cât este necesar ca trei țevi automate să s-obozească 45 de proectile

Avion necunoscut vine din larg!

După amiaza luminată de toamnă Nimic deosebit afară de personalul antiaerian al posturilor româno-germane care asigura apărarea împotriva aviației inamice

Posturile de pândă anunțaseră un avion necunoscut

Tunarii secției antiaeriene a subit. Horia Marian se găseau la datorie. Cu două zile mai înainte luaseră parte activă la doborîrea a patru dintre șase avioane inamice care încercaseră să atace Constanța.

De câte ori însă, până atunci, nu-și încleștase mâinile pe tunuri, fără ca să tragă un foc măcar! Inamicul îi ocolise însă.

Vedeți, tunarii antiaerieni sunt întotdeauna la datorie.

dar nu au prilejul de fiecare dată care sunt armați se [illegible] fiindcă inamicul [illegible] obicei [illegible] se [illegible] unde știe că va avea dealface cu lupuri și proectile ce sparg ceru și le găuresc aparatele

Cu două zile mai înainte patru din sase avioane fu seara doborite Exista deci o stare de spirit aparte

— „Nu vă o îndemna Satana fiindcă Dumnezeu n aveți antichriștilor să mi mai cădeți odată în mâna " atâta a apucat să spună soldatul Lupu Ștefan, trăgător la tunul Nr 1 și cum sta cu ochii prinși în aparatul de ochire, pe marginea unui nour a alunecat în jos un avion

Avion inamic desigur

În picaj avionul sovietic improșca gloanțe de mitraliera asupra orașului

O comandă scurtă a sublocotenentului Marian și tunarul Lupu Ștefan n a așteptat, a îndreptat țeava spre avionul care mitralia dela mică înălțime și a dat frâu liber primelor proectile

Un avion sovietic cade

Și deodată s au întrecut în tragere spre aceiași țintă caporalul Gheorghe Tudor dela tunul Nr 2 și sergentul Dumitru Marin dela tunul Nr

N'au fost decât 45 de pârâituri 45 de proectile cari se spărgeau văzând cu ochii în trupul de oțel al pasărei sburătoare

O explozie mai puternică, aceea a unui rezervor de benzină de sub aripa stângă și flacări imense au început să cuprindă avionul Fusese lovit

Toate se petrecuse la câteva zeci de metri deasupra capetelor tunarilor sublocotenentului Marian

Avionul cădea, ar fi fost de prisos orice alt proectil. În schimb aparatul bolșevic a mai făcut cunoștință, în cădere cu proectilele altor posturi antiaeriene române și germane pe deasupra cărora a evoluat pe cărarea ultimului drum spre fund de mare. Soarta i-a fost complet pecetluită

O scurtă recunoaștere a cerului, o tăcere profundă de câteva clipe. De nicăieri niciun sgomot de avion. Alt pericol nu mai exista

Delirul unei izbânzi și-a făcut loc printre tunari Câteva chiote de bucurie cum numai Românii știu să le tragă, îmbrățișări și, din port mai multe remorchere și șalupe au pornit spre locul unde se pierduse în mare, avionul inamic care a plătit atât de scump încercarea lui de a masina populația civilă a unui oraș

Soldatul Lupu din Moldova lui Ștefan

După această victorie, caporalul Gh. Tudor, dela tunul Nr 2 s'a și văzut cu decorația pe piept și a obținut o permisie de câteva zile. S'a dus omul în satul lui, la Dobra în Dâmbovița, să povestească alor lui isprava la care colaborase

Telefonistul secției, caporalul Gh Tudor, raportând mesagiul doborîrei avionului inamic, la sfârșit nu s'a putut stăpâni să nu-și verse focul să spună el din toată inima:

L'am făcut praf și p'ăsta, Domnule Colonel"

Vrea să adaoge ceva și soldatul Lupu Ștefan, că doar el a deschis primul focu

„Taci balaoacheșule", i-a tăiat-o scurt, în glumă, un camarad

„Ziceți voi ce vreți Eu sunt antibolșevic, is din Moldova lui Ștefan dela Roman

Și iată cum, Lupu Ștefan, țăran de pe meleagurile județului Roman, a doborît un avion sovietic, fără prohodire de îngropăciune

ION LUMEZIANU
Reporter de război S. M P

PRIMA DINTRE VIRTUȚI ESTE DEVOTAMENTUL CĂTRE PATRIE.

NAPOLEON

La așteptare...

Observatorii...

PUMPA DE AER

de CONST ARGEȘANU

Unele avioane de tip vechiu - cum erau Brandenburgurile, de pildă aveau, pe lângă pompa de presiune a motorului, încă o pompă de mână suplimentară, cu ajutorul căreia se făcea presiunea necesară a benzinei din rezervoare, înainte de plecare, rămânând apoi ca să lucreze mai departe pompa acționată de motor.

Când se reducea motorul, însă, presiunea scădea odată cu micșorarea activității pompei și atunci — în aer fiind — era necesară presiunea cu pompa de mână.

Munca aceasta desnădăjduia pe piloți, silindu-i să pompeze până ce li se tăia răsuflarea.

Observatorii știau și ei „lecția asta" pentru că, la urmă, pompatul fusese lăsat pe seama lor, având și ei o a doua pompă de mână, montată în carlingă la postul de observație.

Dar asta numai la Brandenburguri.

Munca nu era de loc o plăcere pentru observator, după cum vă închipuiți, cred, iar piloții înainte de a se urca în avion cercetau să vadă dacă observatorul avea mușchi buni.

De aceia, când pleca vre-un Brandenburg în misiune, auzeai:

- Îți merge Brandenburgul, mă?

Merge, că am observator cu mușchi ca ai lui Mitică Dona.

Mușchii observatorului erau garanția Brandenburgului...

Alte ori, când rămânea unul în pană:

- Bine, mă, șefule... o mucligi!

- Presiunea, monșer... Așa e când pleci la bord cu „pisică cu brevet".

„Pisica cu brevet" era bietul observator, nu prea solid ticluit de natură.

În toamna anului acela, plecase la Brașov o escadrilă să facă trăgerile cu Școala de Aplicație a Artileriei dela Rășnov și cu această ocazie fusese trimisă și Școala de observatori Aerieni ca să mai facă practică și cu „tirul real", executat până atunci numai teoretic, pe panouri și cu lămpi electrice de buzunar.

În aer — se știe — observatorul este șeful echipajului și, odată decolat, pilotul intră sub ordinele observatorului care are răspunderea misiunei. (Pe cea a aviației o au tot piloții.)

Această „comandă aeriană" da prilejul observatorilor să se răsbune de mizeria de a fi tratați drept „bagaj de bord" de către piloți — și de multe ori profitau de situație ca să poarte pe bietul pilot, până când îl zmețeau.

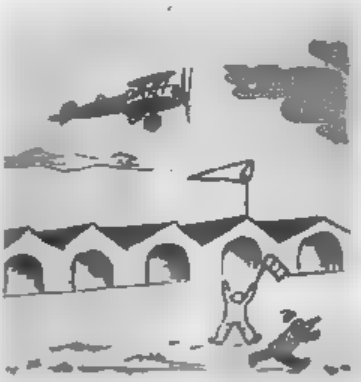
Spaima piloților era Aurică S. — observator vechiu — cu care piloții nu se prea puteau juca.

Trăiniță, azi faci cu mine „una volta" îi țipă într'o zi lui Traian B.

Era vorba de o misiune de recunoaștere spre Sibiu...

Traian B. — sau Papa — cum i se spunea în „limbaj de aerodrom", își pregătiseră avionul, de astădată un Bréguet XIV și dădu drumul motorului ca să-l încerce.

Pilot vechiu și de mare raid, de un temperament calm ne mai pomenit și tacticos ca un sultan, lui Traian B.

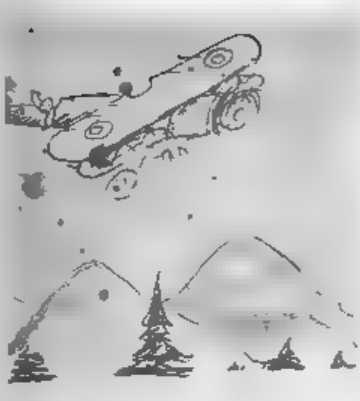


nu-i prea plăcea răsuceala asta în aer după capriciile unui observator.

Dar nici să-l refuze nu putea, că îl era prieten și de aceia își mută pipa în colțul celălalt al gurii și pufnind un fum, pe tăcute, îi făcu semn cu colțul luletii ca să se urce în carlingă.

Traiane, să știi că facem un raid serios.

Serios, monșer, ce... eu fac raiduri neserioase?



Traian își potrivi tacticos luleaua contra vântului și în gând își potrivi un plan de răsbunare.

Cum la Bréguet-ul lui se găsea o pompă montată în carlinga observatorului, rămasă dela un rezervor suplimentar de pe vremuri, dar acum fără nici o legătură nicăeri, planul răsbunării era și el montat gata.

Se dădu semnalul de plecare și Bréguet-ul porni.

Nu apucă, însă, ca să treacă de Făgăraș că motorul începu „ca prin farmec" să-și scadă turația.

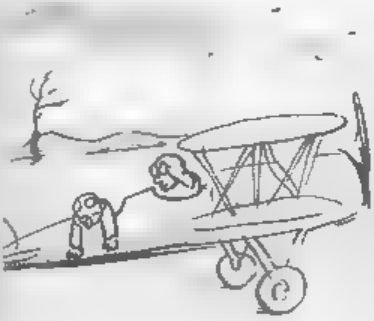
Papa făcu o mutră strâmbă și se întoarse spre observator.

Aurică îi făcu semn să n'aibă grije că „știe lecția" și lăsând blocul și harta, puse mâna pe pompă: douăzeci, cincizeci, o sută de pompe și motorul își reveni, dar nu trecură cinci minute că iar își încetini bâzâiala.

Observatorul începu mai cu nădejde.

Deși la 2000 de metri, combinezonul îmblănit și soarele de vară — plus pompatul — făceau să te simți ca într'un cuptor.

Lac de sudoare, Aurică făcu semn de aterisare.



Traian B., calm, îi arătă terenul accidentat de dedesubt descrinid în aer cu mâna o serie de dealuri și văi, apoi răsucind palma cu pocul în sus, mută mișcarea pe care o face avionul când se dă peste cap la capotaje.

Gestul dela urmă tăie pofta și speranța de aterisare și observatorul continuă disperat cu pompatul.

Motorul se menținea la o turație aproximativă de planare și Aurică văzând că nu este chip de ajuns la Sibiu, făcu semn de întoarcere.

Avionul descrise un viraj larg și puse capul pe Brașov.

De ce era să ne curățăm, întrebă Traian B. ingenuu?

Cum, dece...

- Ați pățit ceva, măi Traiene se interesă comandantul escadrilei.

— Eu știu! Aurică m-a făcut semn să întorc...

— De ce-ai întors Aurică?

- Presiunea, monșer. Am pompat un ceas întreg.

Unde ai pompat, dragă, întrebă Traian cu nevinovăție.

— La pompa de aer... că presiunea.

Aurică se opri, făcu ochii mari și se uită la Bréguet, pricepând socoteala, abia acum, că ăsta nu era Brandenburg și că pompase de geaba, ca un disperat, un ceas întreg.

Când Traian își aruncă ochii în oglindă, văzu pe observator desbrăcat de tunică, cărând la pompe de se sguduia carlinga.

Aerodromul apărea departe ca un liman fermecat și avionul luă panta de aterisaj din spre Ghimbav, așternându-se lin în fața hangarului de pânză.

Motorul se oprise de mult, când observatorul, extenuat, se lăsă peste bord ca o cârpă moale.

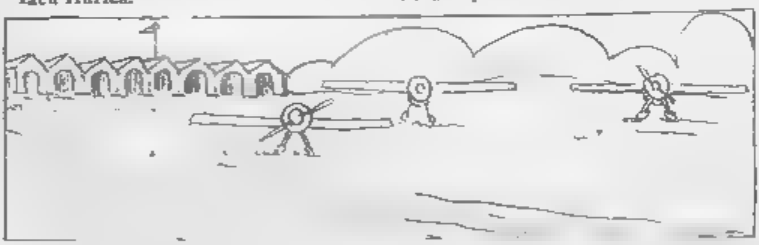
— Ce-ați pățit, mă? — întrebă șeful de pistă.

— Dacă nu eram eu... ne curățam — făcu Aurică.

Bine mă Traiene, mă faci să pompez... un ceas... ca un caraghios... răsuflă el, în fine.

Dar Papa, calm și cu luleaua stinsă în colțul gurii, dădu din umeri și i aruncă pervers printre dinți:

— Da ce, ți-am spus eu să pompezi? Credeam că vrei tu... să faci apa... gimnastică. Observatorul face ce vrea la bord, la urma urmei, că d'aia e șef!...



1. Peisaj carpatin
2. Iarnă în Carpații de vest
3. Turmă de oi la Crișul-Sălișteî
4. Peisaj de pisc. în fund, munții Piatrosul
5. Peisaj citadin de iarnă
6. Zăpadă abundentă
7. Stâncile Babelor pe Bucegi
8. S doc în Munții Apuseni
9. Seninătate și zâmbet

TARANTOASTPA

La PĂDUREA FERMECATĂ

LUPTA ÎN VĂZDUH A UNUI ECHIPAJ EROIC DE STUKAS ROMÂN

Desegnarea

Ne urmăresc basmele copilăriei și în Rusia aceasta păgână. Totuși faptele zburătorilor noștri par a fi mai tari decât în cântecul bogată în xmei și feți-frumoși a strămoșilor noștri. Să învingi vrăjmașul pentru sufletul românului este un adevăr fără desmințire, este o încredere oarbă rămasă prin tradiție dela marii căpitani de oaste români. Să învingi chiar moartea, e mai mult decât poate cuprinde imaginația omului. Și, subloctenentul aviator Cercel Ovidiu a luptat cu fantasmele sumbre ale morții pe cerul Pădurii fermecate și a sugrumat acest monstru inaripat al infinitului albastru.

I-au zis Pădurea fermecată piloții Grupului Stukas român, nu numai pentru că mereu a fost acolo cea mai formidabilă antiaeriană sovietică, dar mai ales pentrucă un camarad al lor, socotit mort, s-a întors viu și nevătămat, după ce fusese greu încercat de flăcări ucigașe, izbucnite din frunzișul ei diesternat.

Această pădure se află la câțiva kilometri nord-est de Krimskaja. A fost primul obiectiv pe frontul capului de pod Cuban, atacat de avioanele Stukas române, la 6 Iulie 1943, cu o formație de nouă aparate.

Nu departe de hubuitul tunului, într'o seară cu cer luminat feeric de proectoarele noastre a. c. a., cu un calm ireal și un zâmbet de copil, ca totdeauna, subloctenentul aviator Cercel vorbește rar, povestindu-mi parcă întâmplările altuia și se oprește numai când pe mine mă înăbușe reprezentările tragediei aeriene trăită de el.

Din cauza norilor toată formația bombardierelor Stukas române s'a ridicat mai mult deasupra obiectivului și s'a răzit pentru a evita vreo ciocnire și antiaeriană inamică. Proectilele totuși făceau explozie în aer, unul lângă altul. Nu se putea evolua prea mult prin această pâclă de nori și fum. Capul de formație, urmat de celelalte aparate, coborî îndată sub plafonul norilor, execută picajul și declanșă încărcătura de bombe direct pe țintă.

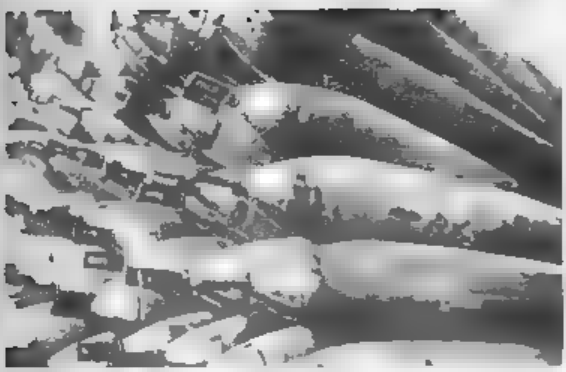
Câteva clipe mai târziu, ieșind din nor și abia apucând să vadă pădurea, înainte de a și pune avionul la verticală, pilotul subloctenent Cercel simți o zguduitură a aparatului și schijele îi sparseră parbrizul, atingându-l totodată ușor și la mâna stângă.

Fum în carlingă. Lovit în plin, așa dar. Nici un moment de ezitare. Bombele proprii să facă mai bine explozie pe obiectiv, decât în aer, cu tot, cu avion și echipaj. Manevra scurtă execută picajul și declanșă încărcătura avionului. Redresă aparatul vertiginos, se desprinse din formație și porni cu toată viteza spre liniile noastre terestre de luptă peste baraajul antiaerian inamic.

Abia acum auzi prin intercomunicație, instalația de radio fiind distrusă de schije, geamătul sugrumat de durere al mitralorului, care îl anunța din cabina din spate că are genunchiul sfrobit și că avionul arde sub el, aruncând pâlpâiri de foc în urma lor. Sergentul mitralior Dimitriu Emil era rănit grav și se chinuia în fum și sânge.

În timpul picajului, curentul aerian se cabina din față și fumul teșind prin geamurile sparte, pilotul își recăpătase stăpânirea de sine, crezând că totuș, avionul nu luase foc din explozia proectilului antiaerian. Nu-și putea da seama din locul unde se afla, că snopul de schije izbucnise în flăcări ucigătoare chiar sub scaunul mitralierului. Controlându-și instrumentele de bord și văzând că motorul funcționează, pilotul avea certitudinea că sunt în afara unui pericol mai grav. Dar glasul mitralierului reveni pe firul telefonic în urechile sale, cerându-i să aterizeze. Era imposibil. Erau încă deasupra pozițiilor inamice. Răspunse deci acestuia, să mai suporte încă vreo câteva zecunde, fiind numai la câțiva kilometri de liniile noastre terestre de luptă.

Când treceau liniile noastre, focul a ajuns la motor și a început să iasă un fum negru și gros pe ambele părți ale motorului, cu flăcări din ce în ce mai dese. Pilotul își întrebă mitralierul, dacă poate sări cu parașuta și la răspunsul afirmativ al acestuia, ținu avionul în limită de viteză și manevră din palonier (comanda de picioare) în așa fel, ca flăcările să iasă prin dreapta, partea opusă lansării mitralierului cu parașuta. I-a atras apoi atenția să scoată legătura dela radio, să



Colecția de surprize pentru bolșevici

în picaj

nu rămână agățat de avion. Încă vreo câteva momente de sbor în flăcări și mitraliorul ieșise din carlingă pe aripa avionului.

Celelalte opt avioane ale formației au ajuns din urmă avionul incendiat, care lăsa o dâră de doliu pe albastrul cerului. Într'un sublim moment de camaraderie, cele opt aparate Stukas române începură să rotească în jurul camarazilor în pericol, așa cum un șir de cocori îngroziți ar fi dat târcoale unui cuib aerian de pui în flăcări.

Fiind sigur că și-a salvat mitraliorul, sublocotenentul Cercel și-a desfăcut centurile de carlingă și stekerul dela radio, a reglat comenzile avionului, ca flăcările să continue a ieși pe dreapta, apoi a tras de mânerul de siguranță, pentru a sări în aer capota. Poate, aceasta a fost primul lui moment de groază. Capota rămase și mai departe închisă ermetic și se văzu amenințat să stea imobilizat în carlingă definitiv, ca într'o carceră a morții. Trase cu putere de mânerul obișnuit al capotei și aceasta fiind defectă din momentul loviturii în plin, se deschise numai atât cât pilotul putea să scoată numai capul afară.

În timp ce avionul învăluit în flăcări și fum, zbura liber în gol, cu comenzile lăsate la voia întâmplărei pilotul începu o luptă decisivă cu moartea, care îl apăsa pe umeri cu o putere invincibilă de oțel. S'a suit atunci pe scaun cu picioarele și într'un efort disperat a împins cu spatele în capota defectă. Aceasta în sfârșit a cedat și pilotul a reușit astfel să iasă din carlingă, pe planul stâng al avionului.

Aci, îl găsi pe mitralior ținându-se cu o mână de carlingă și cu cealaltă sbuciumându-se să-și desprindă parașuta agățată în interiorul avionului, în timp ce picioarul rupt îl atârna în aer. Pilotul ferindu-se cu o mână de flăcări ținând-o totodată încleștată de carlingă, încercă printr'un nou efort cu cealaltă să-i ajute camaradului de echipaj, să se desprindă și să se salveze cu parașuta. O clipă numai păreră în văzduh doi eroi mitologici pe o aripă de vultur rănit. Deodată, însă, din cauza oboselii și a curentului de sbor, picioarele sublocotenentului Cercel alunecară pe planul avionului și se rostogoli în hău.

Căzând pe spate vertiginos spre pământ, când văzu trecând pe deasupra lui coada avionului în flăcări, își aminti de parașută și instinctiv duse mâna la mânerul special pentru desfășurarea ei. Trase și rămase cu el în mână. Crezu că și acest automat e defect. Gândul morții îi întretăie respirația. Îndată însă simți o zmucitură și înțelese că parașuta s'a deschis și e salvat. Umbrele morții sugrumate în această luptă titanică în văzduh, se risipiră în jur-i, spulberate în neant.

Cei 16 camarazi, cari se întrebau nedumeriți în acest scurt răstimp de ce nu se salvează cei din avionul incendiat, nu-l recunoscură după îmbrăcămintea pe pilot și crezură că el a rămas agățat de epava aeriană. Oricare ar fi fost tragicul adevăr, mai rotiră odată în aer și porniră spre baza de plecare, ducând cu ei imaginea vie a acestui echipaj eroic.

Între timp mitraliorul s'a putut desprinde de carlingă, la vreo 400 m. înălțime. Dar parașuta îi era probabil sfâșiată din explozia proectilului antiaerian și s'a prăbușit nu departe de cenușa avionului de care își legase viața prin victorie și dorul de nemărginire.

O șuviță de sânge prelinsă peste buzele tăcute, ca o panglică de virtute militară, a legat de țărână avântul spre depărtări însorite al sergentului Dimitriu Emil. Și pe fața lui s'a așternut în veșnicie liniștea datoriei împlinite.

Cântecul motoarelor se împletește cu ecoul bubuitului de tun, când sublocotenentul aviator Cercel îmi termină povestea lui eroică. După un moment de tăcere, adaugă:

L-am răzbunat. În ziua următoare luat parte la patru misiuni de bombardament în picaj deasupra Pădurii Ferecate.

Lt. rez. TIPĂRESCU PETRE
Reporter de războiu S.M.P.

Poză de interior ... ov etc

Cu sîmbetul elegantei de sus se urnește în go

Spre pămînt

PARAȘUTISMUL
ȘCOALA VIEȚII

Zilele ne-au adus în repetate rînduri ştiri despre isprăvile legendare ale parașutiștilor germani cu ocazia acțiunilor din Belgia, Olanda, Norvegia, Grecia și Creta, unde acești soldați ai cerului, acești luptători minunați, au înscris pagini de glorie culegând peste tot laurii unor victorii strălucite.

Ce sunt în stare să facă acești oameni, s-a văzut peste tot acolo unde au fost întrebuințați. Peste tot au cules numai victorii, peste tot inamicul a fost răpus după câteva svarcoliri spasmodice.

Care să fie secretul acestor succese extraordinare?

Răspunsul vine de la sine dacă aruncăm o scurtă privire asupra pregătirii și instrucției lor. Ceeace deosebește profund pe parașutistul de alți luptători este faptul că el trebue să execute salturi din avion cu ajutorul parașutei. În execuția acestui salt constă secretul. De ce? Pentruca soldatul care este capabil să facă un suprem efort de voință pentru a se învinge pe el însuși, pentru a sări va avea întotdeauna dârzenia și voința de a învinge și sdrobi orice inamic. Peste toate greutățile, el trece cu voința sa de fier, toate încercările inamicului se vor sdrobi de această stâncă, voința parașutistului.

Saltul cu parașuta este actul prin care orice soldat dovedește ce vrea și ce poate, atât din punct de vedere fizic cât și din punct de vedere psihic. Cu drept cuvânt, un specialist francez consideră parașutismul ca un „sport al sufletului" căci el se adresează mai mult sufletului, decât mușchilor noștri. Numai după ce am făcut eu insumi salturi, mi-am dat seama de acest adevăr și numai atunci am înțeles care este rostul morții, dar care este și rostul vieții.

Saltul cu parașuta, executat de un aviator în pericol este designur un act și o dovadă de curaj, dar acesta este silit, este forțat, el vrea nu vrea, sare, nu are încotro, pe când saltul parașutistului este un act liber consimțit, executat după propria voință cu un curaj rațional ce nu-și găsește asemănare.

Parașutistul execută saltul în mod conștient, voluntar, ținând seama de toate detaliile tehnice, trecând peste voința sa, peste tot ce este omenesc, peste instinctul său de conservare, rupându-se benevol de tot ce este pământesc, avântându-se cu încredere plin de curaj în gol, pentru a ... într un anumit loc fixat de mai ... având un scop bine determinat, sdrobirea inamicului.

La acest rezultat saltul voluntar — se ajunge după o lungă serie de exerciții ce se fac în cadrul școa

Salt... nostim.

Salt fără para şută în... apă

Toţi buni Români trebuie să se unească şi să-şi strângă rândurile, după exemplul celor răi

ei de paraşutişti, după o grea muncă depusă de elev, dar mai ales de instructor. Instrucţia începe prin practica tuturor sporturilor în scopul de a forma din paraşutist un om cu un [illegible] supiu, agil, viol, capabil să suporte orice efort, fără a se resimţi pe [illegible] ece apoi la execuţia unor anumite exerciţii care au de scop să învete pe elev execuţia corectă şi reflexă a mişcărilor necesare saltului cu paraşuta. Pare curios faptul că aceste exerciţii încep cu căderea omului, trebuie să ştie cum să cadă, din genunchi, din picioare, în faţă, pe spate, pe o parte, fără a suferi nimic. Încep apoi salturile de la diferite înălţimi pentru a obişnui pe elev cu senzaţia de salt şi cădere, făcându-se atingerea pământului şi rostogolindu-se corpul astfel încât, oricum ar cădea, el să facă în mod reflex mişcările necesare pentru repartizarea şi amortizarea efortului pe întreaga suprafaţă a corpului. Ordinea în care se fac aceste exerciţii are o deosebită importanţă, urmărindu-se trecerea dela simplu la compus, în mod progresiv, fără a obosi sau epuiza pe individ. În tot timpul acestor exerciţii, toate organele, toţi muşchii sunt solicitaţi, sunt antrenaţi în aceeaşi măsură în care curajul, încrederea în sine, stăpânirea şi voinţa intervin pentru a executa aceste mişcări, acest antrenament.

În acelaş timp se execută zboruri cu avionul pentru obişnuirea, aclimatizarea cu zborul, viteza şi înălţimea. Instructorul însărcinat cu formarea acestor oameni, are nevoe de multă experienţă şi mult tact pentru a convinge şi a hotărî pe elev să înţeleagă şi să execute saltul cu paraşuta, plin de încredere şi fără nicio teamă. Pe lângă alte mijloace, el este obligat adesea să întrebuinţeze cel mai eficace argument „fă ca mine!" executând el însuş orice exerciţiu, orice salt pentru a demonstra că nimic nu este extraordinar pentru cine vrea. Cu cât munca este mai încordată, mai grea, cu atât rezultatele sunt mai sigure şi mai bune. Când fiecare elev a ajuns să execute saltul cu paraşuta, atunci instructorul începe să-şi culeagă roadele muncii sale. Elevul a căpătat o încredere deplină în sine, căci şi-a dovedit lui însuşi şi şefilor lui că, nu este un om de rând, ci a devenit paraşutist, om plin de curaj, capabil să înfrunte golul văzduhului, fără nicio teamă. Executând saltul, omul s'a schimbat, s'a transformat. De acum e sigur de el, de forţele lui, se simte tare, se simte mândru de el însuşi şi pe drept cuvânt!

Instructorul are satisfacţia pe care niciun alt profesor, pedagog nu o poate avea: elevii lui au trecut cu succes cel mai valabil examen: au sărit cu paraşuta!

Instructor şi elev continuă munca, mândri de a fi paraşutişti, oameni aleşi, elite între elite.

Acolo unde luptă ei adevăraţi vulturi ai cerului, nu poate să fie alt rezultat decât VICTORIA!

Cpt. Par SOVERTH ŞTEFAN
dintr'un Batalion de paraşutişti.

MICI INDISCREȚI

DELA UN GRUP ROMÂNESC DE BOMBARDAMENT GR

de Cpt. av. DEM. BEN. CARAC și V. SCRIPCARU

Viața pe un aerodrom de lucru, pe care mici un conducer, oricât de subtil ar fi el, n'are să poată s'o descrie în culorile ei adevărate, prezintă pentru cei ce-o trăesc, o desfătare cu adevărat regală, plină de veselie, muncă și satisfacție

Un corespondent de război german, trăind în mijlocul Grupului câteva săptămâni a făcut afirmațiunea că sburătorii români pot fi numiți, fără greșală, ca niște vedete de cinema. Desigur că aserțiunea ar pătea îndrăzneață, dacă motivarea ei n'ar fi cuprinsă în asemănarea următoare dintre capriciile, superstițiile, cancanurile și obiceiurile vedetelor de pe ecran și a celor ce au ca ecran cerul și ca obiectiv gurile de foc dușmane

Dacă vedetele de cinematograf încearcă să-și formeze o aureolă printr'o viață originală, cu regret trebue să spun că rămân multe în urmă față de personalitatea sburătorilor noștri care își afirmă capriciile vieții intime în strânsă legătură cu vitalitatea lor războinică.

Pentru evidențierea celor afirmate voi căuta să prezint sburătorii Grupului de Ju. 88 ce activează în prezent pe front, privindu-i prin prisma sincerității, dezvăluindu-le la fiecare capriciile, superstițiile și originalitatea vieții lor intime, care nu constituesc altceva decât „charm-ul" vieții de aerodrom

Comandor av GIOSSANU

Conu Eugen, — „unsere Oberst", — comandantul Grupului, moldovanul cu suflet de aur și răsboinic ca și Ștefan cel Mare, își impune eleganța și sportivitatea atât pe aerodrom cât și în misiune. Asemeni vechilor boeri moldoveni, are o loximcă de care se ține cu sfințenie și anume: Pericolul pentru om care lasă viața. Înlăturarea ei trebue făcută lasă cavalerește și cu un scop definit „onoarea".

Susține că nu-i superstițios, dar de fiecare dată când pleacă în misiune pe urcă în avion până nu-l mângâe (chiar discret dacă nu vizibil), un vechiu obiceiu de pe când se plimba călare pe străzile Bacăului.

Căpitan av STROICI

Gică blondul, Ieșanul cu cel mai pur accent moldovenesc. Stafel-Capete nul ziei escadrile ce a refuzat concediul pentru a fi printre băeții Grupului. Este un izvor nesecat de glume și un animator pasionat al matcburilor de foot-ball dintre „Maturi" (?) și „Junime".

Menține cu prestanță moda pârului emanescian și dorește din suflet ca al 3-lea copil să fie băiat. — Strânge bomboane pentru cele două fetițe și sboară mereu cu fotografiile lor la el.

Este campionul piloților pe grup și un neîntrecut jucător de volley

Lt. av. JEAN RADULESCU

Jean zis „Operație" fiindcă-, șeful Biroului Operații decan al observatorilor nu se poate să fie concepul altfel decât cu un vraf de dosare la subțioară. Este omul care doarme cel mai puțin fiind veșnic sculat pentru ordinele de misiune.

Poartă mustață a la Gion Gilbert și se tachinează mereu cu Gică Blondul ai cărui observator este. Se pasionează după foot ball și volley atât cu privitul cât și cu jucatul.

Preferă când e cazul, ca mingea să fie de cel puțin 50 ori mai mare decât este ca să fie sigur că o nimerește. Este membrul fondator al modei emanesciene.

Lt. av MARINESCU MATRA

Stăpânul sexului slab. Matra nu va putea fi văzut, decât în ţinută super elegantă, întotdeauna cu mănuşi atât în sbor cât şi în timpul liber

Posedă romanţele pustei ruseşti într'un grad atât de perfect încât face să plângă de nostalgie chiar şi pe cea mai ermetică Barişne'

Îi place mult plimbarea pe lună în doi şi o face de preferinţă armat. — Este întruchiparea cea mai perfectă a succursalei lui „Sorn şi Adesgo" desfăcând produsele de toaletă (pudră colonie, ciorapi şi ruj) gratuit şi dezinteresat.. (?).

Lt. av GH. GEORGESCU

Deşi la formă nu aduce cu Gâgă, totuşi calmul lui uneori chiar înrudit cu meditaţiile filozofice, plin de humor a făcut din el un popular al cărui nume de familie a şi fost uitat rămânând pentru toţi „Gâgă"

Un pansen de al lui face ocolul Grupului mai repede ca o cometă, căci „cine vorbeşte nu tace, dar cine tace vorbeşte" — sau deci să aibă frică oamenii de sbor când până acum niciun aviator n'a rămas pe cer, toţi se întorc la pământ.

Gâgă nu sufere cravata şi nu se simte bine dacă-i încheiat la guler. Are o calitate, este prevăzător. Posedă 10 bonete pentru motivul că nu-i zi în care să nu piardă una.

Lt. av VIGNALI PETRE.

Avocatul zis şi „Decemviru" ori „Directorul" Lt. de rezervă care s'a asimilat războiului cum se asimilează şampania cu bordeul în lipsă de sifon, deşi titrat şi director de fabrică, soarbe atmosfera luptei asemenea unui joc de cinci cupe când partenerul i-a licitat corect la o partidă de bridge

Nu se dă în lături dela nimic, cu excepţia feminităţilor pentru care are o repulsiune intelectuală. Prin foiălţimea lui poate fi văzut de departe ori unde, chiar şi la foot-ball.

Este un coseur emerit, sboară cu batic bleu şi adoră copiii - Pasiune gastronomică - racii

Adj. av PETCU C.

Dintre adjutanţi piloţi ai Grupului figura lui „Cuceritorul" iese în evidenţă prin ghimioanele ce le-a lăsat cu brio. Mic cum este şi domol la vorbă, a putut să aterizeze de două ori pe burtă, să parcurgă pe picioare proprii câteva zeci de kilometri cu paraşuta în apăsare.

Îi place muzica şi se omoară după struguri cu pâine. Umblă cu o bucată de lemn la el, pentru a avea cu ce bate în cazul când pericolul îl ameninţă

Lt. av. BOIAN E.

Matematicianul, „Schmelling sau enzu" este acel ce pe căldura cea mai mare nu poate fi văzut în cămaşe şi cu capul descoperit, are o groază de frig

Nu este roman criminalistic pe care să nu l fi citit şi obişnuieşte să se scoale noaptea să rezolve probleme de algebră şi analitică. Este observatorul lui „Tătuşu şi în sbor întotdeauna îl alimentează cu bomboane. Este de un calm ce a disperat şi pe vânătorii bolşevici. Joacă bridge foarte bine şi pentru el femeia este un infinit mic interpolat în viaţa bărbatului

În faţa diferitelor filme preferă casa Cointreau

Slt. av MAZILU GH.

Fetiţa care ţine să ajungă numărul de 150 misiuni, este cel mai liniştit personagiu din Grup. O singură dată „a făcut-o" şi asta a fost atunci când cu avionul cinuit şi el rămas uşor la mână a dovedit că poate fi şi băiat nu numai fetiţă.

Are o pasiune sborul şi privitul cerului, de fiecare dată nu-şi numără misiunea înainte de a o face. Nu-i place să fie fotografiat.

Slt. av. DINU GHEORGHE

„Lonistul" consideră zborul la [illegible] o partidă grea de șah pe care o câștigă mereu cu ușurință. „Le vede" vorba cântecului.

Este un îndrăgostit de soție și scrie mereu scrisori. Are superstiții originale, zboară cu haina băgată în pantalon. Ține casca de zbor pe brațul stâng și rade puțin. Are noroc la Remy.

Slt. av. TRANDAF

[illegible] ondulate este ambițiosul ce vrea să fie șef de patrulă. Are un lipici la joc când joacă Remy, și fie oricât de obosit nu refuză o invitație la joc. Ca și Gâgă renegă existența cravatei. Atunci când o pune, misterul trebue căutat în domeniul protocolului. Râde mult și cu poftă. Se miră cum nu se îngrașe când mănâncă de fiecare dată dublu, dacă nu triplu.

Slt. av. CHIFULESCU

Oteanul, juvețele sau profesorul [illegible] la I. A. R. pentru a veni pe [illegible] vion să nu i-o zburat. Își apără [illegible] cu îndârjire de cancanurile băeților și se supără uneodată. Nu apare în public fără nu și-a dat pe păr cu brianthină. D[illegible] vocabularul lui cuvântul cheie e [illegible] se culcă și se scoală devreme chiar dacă are sau nu treaba.

Se [illegible] cu [illegible] la [illegible] și [illegible] zice el haineie lui mirosse a praf de tun și a colonie ca la multi alții. Este o figură a grupului în materie de pilota[illegible]

Slt. av. ALEXIU P.

Piticul, care deabia intră în avion, are ambiția să nu fie întrecut la misiuni de „Grecul", pentru asta chiar și noaptea de 1-ai scula e gata de plecare, nu mai vorbesc că ziua face chiar și 2-3 misiuni. — Se pasionează după privitul fotografiilor și regretă că n'are un aparat fotografic. — În echipamentul de iarnă nu s'au găsit pantaloni pentru el. — Pleacă la zbor întotdeauna cu stângu[illegible]

Slt. av. VASILE TABAZE

Contele de Monte Cristo, „Șucăritul" sau Ajutantul cu vocabularul lui bogat în radicale și expresii neîntâlnite, face deliciul Grupului când e vorba de sucete.

Gata oricând să zboare, dacă nu s'ar cere cască de radio ar fi în stare să plece cu casceta lui cea nouă, pentru a completa corectitudinea și eleganța ținute.

Este campion la joc de Remy. De ar[illegible] cum zice el și aceasta numai datorită faptului că și întrebuințează lungimea gâtului în chip de periscop peste tablele altora. Trec pe șase. „Lasă-te în inteligență" și „baiatul depe Str. Popa Tatu No. 104" sunt expresiile lui favorite.

Nu poate concepe foot-ball-ul făcut decât în ținuta de gală și este singurul ce nu are superstiții și îi place foarte mult să s'aline.

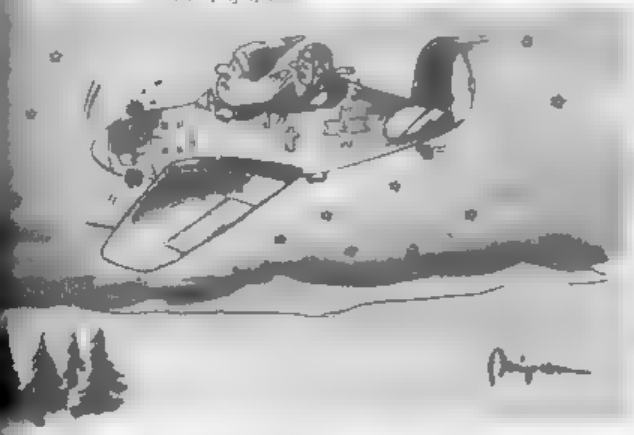
Slt. av. FLORESCU

Florică Oboreanu artileristul care tăzi are 100 de misiuni de bombardament ca observator, duce lupta pentru prestigiul Grupului atât în aer cât și pe teren, de foot-ball fiind vedeta echipei.

Ca un atlet militar perfect va fi văzut mereu în tremping și sandale confecționate dintr'o pânză de camuflaj. Încearcă să lanseze o modă nouă de păr a lui Weisse-Müller din Tarzan și nu-i dată când să nu fie lovit pela picioare or[illegible] mâini, pe vremea căldurilor a fost primul și singurul nudist al grupului.

[illegible]

Moș Crăciun și Sărătorile



S'a stins

...ITARA

Escadrila 57 din Grupul de Vânătoare „Lt. C-dor Popișteanu" și-a cuse faima prin victoriile sburătorilor ei și prin ghitara măiastră și ghersul cald, pătimaș ca al unui scolihan, ghersul de dor al Adjutantului Catană.

„O soie mumoooooo"

Laurențiu Catană căuta cu foc și-și trezia, dimineața, camarazii și și-i culea cu aceași melodie scumpă lui, însoțindu-și glasul cu un instrument care aduce a ghitară, instrument pe care-l găsise la Stalingrad și pe care, firea lui muzicală înăscută îl potrivise repede pe măsura sufletului său.

Fire veselă și plin de entuziasm, Catană era unul din cei mai îndrăzneți piloți ai unității sale. Toți camarazii lui și-l amintesc cu durerea de a fi perdut într'însul pe cel mai aprig la bătălie și mai voios la petrecere. Sărea ca o lăcustă în avion cum auzea sbârnaind nisoare vrăjmașe pe cerul din spațiul terenului său și sbura [illegible] pământ, ori cât de sanchiu ar fi fost văzduhul, se înfigea burghiu în nori și-și căuta prada cu auzul, cu pupilele concentrate să simtă umbra vreunui avion bolșevic.

Odată, ruși au atacat cu vreo 24 [illegible] ordiere și 12 avioane de vânătoare terenul său dela Kr., când el era în alarmă cu Slt. Naghirneac și Slt. Mihu Ioan. Cerul era acoperit de ceață packnasă, ceiace [illegible]

[illegible] vițele de pricia, scolocind plapuma aceea tot mai rău de nori care ascundeau atacul sovietic.

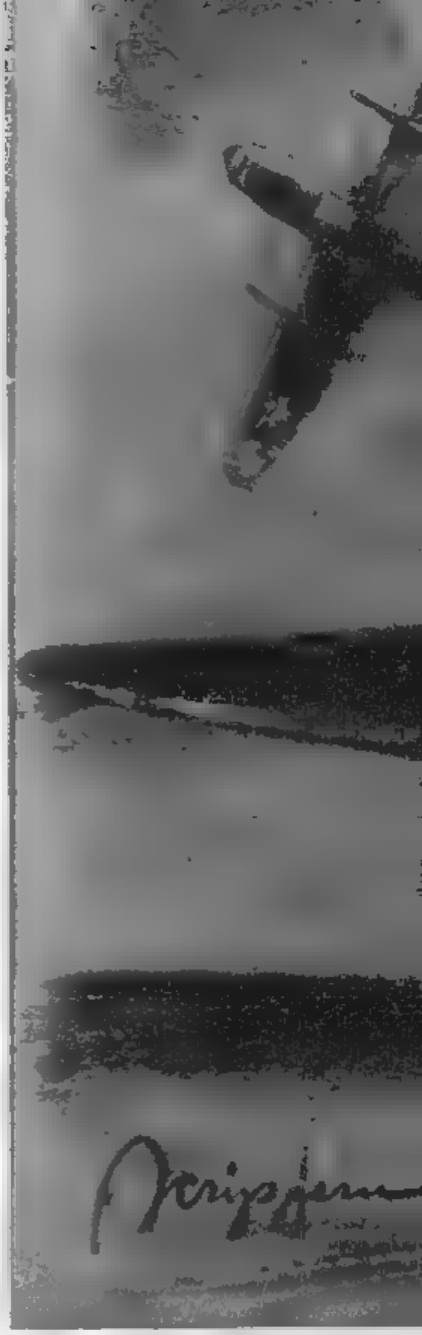
Au orbecăit puțin, gata să angajeze lupta între ei din cauza îndrăzneței lor întreprinderi, până au dat de formația inamică pe care au atacat-o și au în [illegible] doborît cinci din avioanele dușmane care nu se așteptau la această temerară cercetare în negura păclosă a norilor. Catană a doborît 2 avioane și s'a întors supărat ca n-au scăpat celelalte.

Așa s'a comportat peste tot, dealungul campaniei sale, dela Stalingrad la Rostov, la Lasciansk și pe Mius, unde a trebuit să scrie cu hlere de foc pe cerul unei bătălii inegale, jertfa lui mare, asemănătoare celei a Slt. Claru Vasile din prima fază a războiului când, acesta terminând munița la bord și fiind atacat simultan de 6 avioane inamice, și-a ales unul dintre ele și a intrat cu tot, cu aparat, într'insul.

La 26 Iunie, s'au angajat 3 lupte aeriene între sburătorii Grupului 7 Vânătoare și aproape 20 de Jakuri și Lagg-uri bolșevice, lupte în care disproporția cantitativă era în avantajul net al inamicului. Rezultatul a fost însă o mare biruință [illegible] fundeca deși una din [illegible] 6 Me-uri roman[illegible] 15 Jak-uri sovietice ca să dăm un exemplu de disproporția de efective, ziua s'a soldat cu 6 victorii sigure ale sburătorilor noștri și o singură pierdere pentru ei.

O pierdere de cel mai frumos eroism [illegible] se prăbușia, în sărutul [illegible] de fier a morții, când aparatul [illegible] s'a ciocnit în valtoarea luptei cu Jak-ul bolșevic, însuși învingătorul zilei, adj. Catană Laurențiu [illegible] doborît astfel pe al treilea într'aceași luptă, în care adj. Mucenic și Chirvășuță doborau și ei câte [illegible]

[illegible] luptă s'a angajat cu [illegible] inamice care sburau sub ei și pe care Catană le văzuse. În acest timp, cu soarele în spate, se [illegible] din [illegible] 4 avioane bolșevice care căutau să l surprindă pe Catană ocupat cu celelalte avioane.



[illegible] în spate [illegible] strigă adj. Chirvășuță care a și trecut la atac, interceptându-le [illegible] timp ce Catană, avertizat, ma[illegible] din [illegible] mamicului. [illegible] se prăbușiau 2 avioane trăsnite de moarte de focul mitralierei lui Catană și ale coechiperului [illegible] Chirvășuță a trebuit să rupă lupta, lovit de plumbii dușmani.

Catană, fii atenți, sunt prea mulți, degajează.

Dar Catană nu se sinchisea și, înconjurat de un roi de 8 avioane, s'a luat la trântă pe viață și pe moarte

cu ele. Ca atunci, incordată, cu ochii țintă pe cătare, cu toată ființa ei acordată în ritmul motorului, Cătană atacă fără zăbavă. Singur, și din ce în ce mai strâns în corsetul luptei, a mai doborît unul din avioanele dușmane ca să-și facă loc mai mult printre ele, dar roșul era prea des, manevrele din ce în ce mai strânse și Cătană mai vrea încă o victorie.

O ciocnire violentă, și Chirvă suță a văzut cum se duc spre pământ două torțe de foc. Dintr'una parcă se scurgea până la el, o melodie cunoscută, e melodie mai victorioasă ca oricând, un imn de prea mărire soarelui din care se rupea sufletul acesta curat de adjutant îndrăgostit de soare și de luptă.

Aceași melodie care li s'a strecurat sub gânduri camarazilor săi noaptea întreagă, prima noapte în care un suflet de camarad era lipsă la apel.

Cineva i-ncercă să treacă cu degetele pe coardele glutarei, dar mâna lui a căpătul celui plecat. Ghitarea a rămas mută și tristă.

ION BALEANU

Pentru majoritatea oamenilor îmi place mai mult să-i aprob decât să-i ascult...

Montesquieu

719

Dela lume adunate

● Statistica ne arata [illegible] 1859 [illegible] costă un nebun la 535 de locuitori, în 1897 un nebun la 312 locuitori, în 1932, unul la 150 de locuitori. Dacă aplicăm acestor cifre progresia matematică ajungem [illegible] pentru anul 1977 [illegible] la o proporție de un nebun pentru 100 de locuitori, iar în anul 2143 pământul nu ar mai fi, decât un formidabil azil de nebuni.

De aici concluzia naturală că umanitatea va dispare în mijlocul hohotelor de râs! Nu se spune oare că cu cât ești mai nebun, cu atât râzi mai mult?

● Cel mai mic om din lume a fost piticul Jeffers Hudson, înalt de numai 44 cm. deși avea vârsta de 35 ani. Intr'o zi, fiind adus în fața regelui Franței, Ludovic al XV-lea, a fost insultat de un nobil. Piticul jignit l-a provocat la duel, omorîndu-l cu pistolul.

● Semiramida Nordului" nu era alta decât Margareta de Valdemar, care guverna ca regină Suedia, Norvegia și Danemarca, între anii 1358—1412. A fost contemporană cu Mircea cel Bătrân.

● Observațiile științifice recente relativ la corpul omenesc au stabilit [illegible]

Înălțimea unui nou născut este de cca [illegible] cm. In primul an ea se mărește cu 148 [illegible] dolcea cu 93 mm, în al 3-lea cu [illegible] în al 5-lea cu 60 mm, în al 10-lea cu 56 mm, și în al 15-lea cu 53 mm. Dela 18—20 de ani, creșterea este de 8 mm în medie pe an, scăzând la 1 mm pe an dela 20 la 25 de ani și la 0,8 mm dela 25 la 30 de ani.

Dela 30 la 40 de ani, înălțimea rămâne stationară. Ea scade cu 10 mm între 40—50 de ani, cu 35 mm între 50 și 60 de ani, cu 16 mm între 60 și 70 de ani, cu 10 mm între 70 și 80 de ani, etc. Astfel că, dacă nu ar exista moartea care să întrerupă brusc [illegible] o curbă coborîtoare, noi am sfârși prin a ne volatiliza.

● La Aderisbach în Boemia există o poziție unde ecoul unui cuvânt de 7 silabe se aude de 10 ori, iar în curtea castelului Simonetta din Milan ecoul unui pistol se aude de 20 de ori.

● După ultimele calcule engleze, în lumea întreagă există 215 milioane de musulmani, dintre care 5 milioane în Europa (mai cu seamă în Bosnia), 50 de milioane în Africa și 160 milioane în Asia și Malaesia.

Specialiștii Germaniei socotesc 250 de milioane de musulmani. Una din colectivitățile cele mai dense, spun ei, este aceea din Java, care numără în jurul a 35 milioane de credincioși [illegible] lui Alah.

● In Africa trăește o specie de șarpe a cărui hrană favorită o constituie ouăle de [illegible] Dimensiunea [illegible] este de 3 [illegible] al unui ou. Totuși el înghite ouă [illegible] comprimându-și mușchii gâtului [illegible] ouăle până când o sparge și conținutul el [illegible] se scurge în stomac. Apoi prin aceleași mișcări ale mușchilor coaja este dată afară.

● Revista spaniolă „Musda" în numărul din 8 August afirmă că războiul modern costă mai puțini oameni.

Ea observă întâi că se poate afirma ca lege generală a războiului, că cifra pierderilor descrește direct proporțional cu progresul armamentului.

Statistica pe care le publică revista pentru perioada cuprinsă între războiul de șapte ani și războiul Anglo-Bur din 1900 sunt demonstrative, cu condiția de a privi ansamblul unui război și nu o luptă sau un episod izolat. Tot astfel războiul Ruso-Japonez, confirmă regula.

Partea cea mai interesantă a argumentării este aceea unde se compară pierderile suferite în cursul marilor ofensive înainte și după adoptarea mașinilor de război blindate.

In 1916, în luptele de pe Somme, cucerirea fiecărui Km. patrat de teren a costat 2000 de morți sau răniți, și în anul următor cucerirea unei suprafețe identice a costat 3.200 de oameni. Aceasta înainte de întrebuințarea carelor de luptă. Din potrivă, în lupta dela Amiens (8 August 1918, unde s'au pus în linie mai bine de 400 de care blindate) prețul cucerirei unui Km. patrat scade la 1.000 de oameni și în faza finală a ofensivei din 1918 el oscilează în jurul a 30 de oameni.

Ce să spunem de campaniile fulger din 1939, 1940 și chiar 1941?

Campania Wehrmacht-ului în Polonia a costat 33.000 de oameni (morți, răniți, dispăruți). Cea din Franța, Olanda și Belgia 144.000 de oameni, iar cea din Balcani numai 5.000 de oameni.

Campania din Rusia nu este terminată și de altfel ea a transformat incetul cu încetul [illegible]

● S[illegible] produs al tehnicei moderne. Ele au existat încă de pe acum 2000 de ani, când armatele [illegible] erele prin [illegible] distanța între noi 1,53 m.)

● Câteva minute după căderea [illegible] Chateauneuf Du Gr[illegible] W. M. Ross Irvineul, a predat totuși rh lie [illegible] morți.

● [illegible] Samarie din Baldenden, născute pela 1100, au lăsat un testament prin [illegible] cercului prăpăstuit medical, după [illegible] ca ei să fie îngropați în locul Du[illegible] Pastilor tuturor străinilor aflători în Baldenden. Această dorință a fost respectată timp de 700 de [illegible]

● Se află la Ploubazlanec, un [illegible] pe coasta Bretonă, un cimitir și e unul din cele mai ciudate din lume.

Mormintele, îngrădite de către rude cu multă dragoste, sunt goale, pietre funerare [illegible] mormânt dispărut în [illegible]

● Se spune că Andreu Fuller putea peta verbal orice predică sau discurs, după [illegible] o singură dată.

● D. Munsch un farmacist din Graz pus rămășag că el și soția sa aveau să ajungă la Paris la expoziția din 1900 „numai pe două picioare". Acest rămășag a fost câștigat în modul cel mai eroic cu putință, de către bărbat care [illegible] ția în spinare pe tot drumul până la Paris, pe o distanță de peste 1000 de kilometri.

● Statuia de piatră a marelui bivol Laudi, care se ridică în fața superbului templu Silva dela Tanjore (Mondra), îi sporește mereu volumul. Fenomenul se datorește pozei excepționale a porozității [illegible]

● Dintre credințele datini ale Indiei [illegible]

Un hindus pios nu poate mânca din pelmele fructe ale unui pom mai mare de [illegible] fi căzut cu fața sau cu o [illegible] mânăbă a fărâmiți [illegible] Acest [illegible] este descris cu farfie de mantă. [illegible] se în cercule gâtul cu colanul inutil și [illegible] pe o apă sfântă [illegible] până la completarea ritului marital, care face din arborele un ginere al proprietarului [illegible]

● In Tibet există un om ce poartă [illegible] frante un corn care a atins lungimea de 32 cm. Un cafru din Africa [illegible] fel cu cel din Hyma[illegible] cum câți va an[illegible] la Londra. Pare[illegible] liberat și multumit de sine. [illegible] Mai [illegible]

● Tinerii Gavani [illegible] vede foarte bine noaptea [illegible] poate [illegible] ochii [illegible]

● Rio Vinagre din Colombia (Râul Oțetului) conține [illegible] clorhidric (HCl) liber și acid sulfuric [illegible] Atât de acru încât nici un pește nu poate trăi în el.

● Pasărea muscă este [illegible] pentru care poate zbura [illegible] fel de [illegible]

● Torpila automobilă constituie arma cea [illegible] temuta în războiul nav[illegible] Este folosită de submarine, vehicule rapide, torpilioare, dar și de hidroavioane torpilioare. Torpila-

[illegible] Es [illegible] o hală cu mănăstiri cu un motor propriu funcț[illegible] primat și cu un sistem automat de pro[illegible] 60—80 [illegible] pînă ve se [illegible] de vasul [illegible]

● [illegible] raportăț[illegible] proce[illegible] grăsimi [illegible] carbon, azot [illegible]

[illegible] găsi [illegible] o vastă [illegible]

● [illegible] a mărului [illegible] adesea în urma lui lungi dîre de [illegible] albe. Profanii cred că atunci avionul [illegible] gazele herbicide de [illegible] supraîncălzite [illegible] condensarea or[illegible] numit inocent de umidilate al [illegible] [illegible] dispar în general foarte repede [illegible] formarea norilor este favorizată prin particulele de fumegine conținute în gazele de evacuare. În anumite condiții apo [illegible] forma norilor în cristale de gheață.

● [illegible] o din care [illegible] Acest fenomen [illegible]

● Marele lun german „Berta" a fost numit astfel în cinstea Bertha Krupp von Bohlen, fiica fiului „Regelui Fierului".

● [illegible]

● [illegible] anul 1927 [illegible] Reuter [illegible]

● [illegible]

● [illegible]

● Cezar August e cunul care a jongiat cu zile! A luat cea de a 29-a zi din F[illegible] August. A luat și a 31-a zi din [illegible] adăugată o lui Octombrie [illegible] a operat la [illegible] devenit [illegible] de 31 de zile [illegible] Iesa fără neutruri a găsit că fiule numit astfel în cinstea predecesorului său Iulie [illegible] avea 31 de zile, pe cînd lunii August n-avea decît 30.

● Jukc progenitorii [illegible] (New York). Din ei au ucis 282 alcoolici, 277 femei de stradă, 366 [illegible] criminali, 60 hoți, 10 indivizi morți prin asasinate și 306 de morți în copilărie.

● O lituaneză a reușit să danseze 172 [illegible] fără întrerupere.

● Cel mai mare fiș din România 91 kgr și are o lungime de 3.30 m. Se află actualmente la Muzeul Britanic de istorie naturală.

● Părul unei femei Zuluste e fixat cu argilă și cu materii foarte urât mirositoare.

● Cea mai înaltă piatră funerară este de 66 metri și se află pe mormîntul Judecătorului A. T. Peterson din înalta Curte din Calcuta.

● Templul sacru din Penang (China) este locuit de sute de reptile, care însă nu fac rău un rău credincioșilor care vin în acele.

● Jean Baptiste Mouson din Toulon, a fost scrib de galeră timp de 100 de ani și [illegible]

● Kaspar Hauser [illegible] [illegible] Se [illegible] Kaspar Hauser [illegible] El [illegible] Viena [illegible] aparînd la Aus[illegible] [illegible] a stăr[illegible]

[illegible] mere în [illegible] remea [illegible]

● [illegible] de [illegible] se [illegible] de 30 de [illegible] și [illegible] în [illegible] Sf. Marcu o suburbie a Vienei se află o grădină în care se [illegible] [illegible] timp de [illegible]

În această grădină a [illegible] [illegible] mort [illegible] un vagabond vienez cîntărețul [illegible] care se [illegible] [illegible] pe străzi. De [illegible] se afla [illegible] o stare de beție [illegible]. În zori [illegible] cînd se trezi în grădina [illegible] flautul care se afla lîngă el [illegible] cînd un vechiu cantec vesel. Ach du lieber Augustin care se crede [illegible] fost adus în Europa de către Maurii Spaniei. Ferestrele caselor înconjurătoare ermetic închise de teama ciumei se deschiseră pentru prima dată după luni de zile [illegible] și să danseze în jurul bețivanului flautist.

Germania și întreaga Europă a fost astfel readusă la viață prin magia unei vechi melodii de dans. În amintirea acestui eveniment, Viena a ridicat o statuie lăutarului a cărui memorie va trăi astfel cît va exista Viena.

● China posedă [illegible] și [illegible] și [illegible] și

Tineretul sburator, tineretul elitelor

Aviația este domeniul de activitate prin excelență al tineretului, unui Stat

Sborul cu motor pe avioanele moderne însă, cere din partea aviatorilor, anumite calități și anumite cunoștințe pentru a putea fi practicat în bune condiții.

Intr'adevăr, avionul modern, cu întreaga lui aparatură de bord pentru controlul motorului, al siguranței sborului, al navigației, cere ca cel ce sboară să posede o serie întreagă de cunoștințe.

Omul care sboară este plasat într'un mediu de existență cu totul diferit de acela pentru care a fost făcut de natură. Acest trai într'un medru diferit cere organismului eforturi cu mult mai mari decât în ori ce alt domeniu de activitate. Aviatorul modern deci trebuie să fie complet sănătos, cu simțurile și reflexele bine desvoltate și în plus dotat cu o mare rezistență fizică

In afară de aceastea, aviatorul trebue să dea dovadă de calități morale superioare, căci acestea sunt singurele care dau viață unei mașini ori cât de perfecționată ar fi

Acest adevăr este cu atât mai real la aviație, cu cât aviatorul este singurul comandant la bord și este chemat foarte adesea să ia hotăriri capitale, în fracțiuni de secundă

Deaceea nu ori și ce tânăr va putea devenì aviator Dragostea și dorința de a deveni sburător nu sunt suficiente El va trebui să posede cunoștintele necesare, să aibă calități morale și fizice remarcabile

Aceste calități se obțin prin selecție și sunt desvoltate și completate prin pregătire

Pentru a putea însă, să sboare pe avioanele moderne aviatorul este obligat să sboare o serie întreagă de avioane, pornind dela cele mai simple.

Pregătirea lui va fi de lungă durată și eșalonată pe mai multe perioade, care corespund cu cunoașterea și utilizarea în sbor a unei anumite categorii de avioane

Selecțiunea care se face, inițial, la intrarea în scolile de pilotaj, va fi continuată în tot timpul pregătirii, la sfârșitul perioadelor de instrucție și numai acei ce vor da dovadă de calitățile și cunoștintele necesare, vor putea ajunge să sboare pe avioanele moderne

Aviația modernă este domeniul tineretului dupa cum am mai spus-o, *dar al tineretului de elită*

Elitele acestui tineret trebue sa fie convinse că numai posedând cunoștintele și calitățile cerute și pregătindu-se în continuu, vor putea ajunge buni aviatori

Pregătirea este lungă și cere multă răbdare și perseverență pentru a putea sa ajunga la satisfacțiile afară din comun pe care sborul i le poate aduce

Pentru a arata ce calități se cer de la un sburator modern și gradul lor, vom arăta eforturile fizice la care este supus în timpul execuției sborului

Omul s'a adaptat de milioane de ani să trăiască pe pământ

Sburând, el trebuie să se adapteze în timp foarte scurt noutăților condiții în care este pus să trăiască

Condițiunile la care trebuie să se adapteze în timpul sborului sunt scăderea presiunei atmosferice cu altitudinea, micșorarea cantității de oxigen la înălțime, frigul și marile viteze actuale ale avionului

Secolele
P.—P.K. Stachelschied.

Presiunea atmosferică normală, la nivelul mării, este de 760 mm. mercur, ea scade treptat și la 10.000 m. este de 138 mm. mercur.

Această scădere a presiunei este cunoscută, în viața civilă, sub numele de *răul munților* deoarece cei ce urcă înălțimi mari, suferă din cauza scăderii presiunei.

Această scădere a presiunei produce grave turburări asupra sistemului circulator.

Oxigenul, deasemenea, scade cu altitudinile.

Corpul omenesc cere circa 350 cm. cubi de oxigen pe minut, cu un ritm de 16 inspirații normale.

Diminuarea acestei cantități produce organismului turburări grave.

Variațiile umidității și temperaturii aerului, în medie, 15 grade la sol și minus 50 grade la 12.000 m., pot da naștere și ele a importante turburări ale organismului.

Progresul realizat în construcția avioanelor, a reușit să pună la dispoziție, mijloace de protecție: cabina etanșe cu presiune constantă, inhalator de oxigen, pentru lipsa de oxigen și îmbrăcăminte specială contra frigului.

Totuși, perturbările acestea sunt în funcție și de rezistenta fizică a aviatorului. Cu cât va fi mai rezistent, cu atât va avea mai puțin de suferit.

In afară de aceste condiții legate de mediul în care sboară, aviatorul mai suportă eforturi foarte mari din cauza vitezelor.

Avioanele de astăzi au atins viteze între 600 - 700 km/oră.

Aviatorul poate suporta, în bune condiții aceste viteze și chiar mai mari, cu condiția ca ele să se producă pe o linie dreaptă. Avionul însă, trebue să execute diferite evoluții, care se fac ramuri de curbă.

Când un avion este angajat pe o curbă, atunci el este supus forței centrifuge și odată cu el și aviatorul.

Forța centrifugă tinde să împingă pe aviator în afara curburei și, deci, în scaunul pe care stă.

Forța aceasta centrifugă este direct proporțională cu greutatea și viteza și invers proporțională cu raza de curbură. Rezultă de aci, că un avion cu cât are o viteză mai mare și execută o evoluție cu o rază de curbură mai mică, cu atât forța centrifugă va fi mai mare și va apăsa mai mult pe aviator în scaunul său.

In afară de această apăsare, forța centrifuga acționează și asupra sângelui din sistemul circulator, aruncându-l într'o parte și producând pierderea momentană a vederii. Se vede negru, cum spun aviatorii. Imediat însă, ce avionul se angajează pe o linie dreaptă, vederea revine la normal.

Calculele au arătat, că un pilot de 70 kgr. greutate ce sboară cu o viteză de 500 km./oră și face un viraj pe o raza de 200 m., va fi presat pe scaun cu o greutate de 800 kgr.

Iată deci, că aceste condiții speciale în care aviatorul este pus să lucreze, supun organismul lui la eforturi considerabile și pot produce, deasemenea, afectări ale aparatului circulator, respirator, organelor simțurilor, etc.

Ele cer ca aviatorul modern să fie perfect sănătos cu simțurile și reflexele mai mult decât normale și în plus cu o rezistență [illegible] a cabina.

Numai așa va putea tăc[illegible] în bune condiții, sborului cu avioanele moderne.

Trebue deci, ca tineretul nostru care vine la aviație să practice educația fizică pentru a-și întări organismul.

Odată pregătit fizicește și învingând toate eforturile care îi sunt puse în cale, tineretul sburător poate fi mai de performanțele pe care le realizează, performanțe rezervate numai tineretului de eșit.

Căpitan aviator
PRETORIAN MIHAIL

DEFECTUL „EGALITĂȚII" ESTE CĂ NOI NU O DORIM DECÂT CU... SUPERIORII!

HENRY BECQUE

Aeromodelele

Organele care alcătuesc un aeromodel sunt aceleași cu ale avionului mare. Le putem împărți în două categorii:

Organe active, cari determină susținerea aerodynei în aer.

Organe pasive, organe ajutătoare cari din punct de vedere aerodinamic produc numai rezistențe la înaintare.

A. *Organele active*, sunt suprafețele purtătoare, formate din ansamblul unor aripi.

După numărul aripilor, aerodynele pot fi *monoplane*, *biplane*, sau *multiplane* (acestea din urmă ne mai fiind utilizate).

După așezarea aripilor monoplanele pot fi *cu aripă joasă*, așezată sub fuselaj, *cu aripă mediană*, care trece prin fuselaj (încastrate în fuselaj), *cu aripă superioară*, aripă fixată pe fuselaj și *parasol* când aripile sunt fixate prin montanți, deasupra fuselajului.

Biplanele pot avea aripile *la același nivel*, sau decalate de obicei aripa superioară decalată spre înainte. Dacă planul inferior are o suprafață mai mică decât planul superior, aeromodelul ca și avionul mare se numește *sesquiplan*.

B. *Organele pasive* sunt:

a) *Ampenajul* (coadă) format din două plane fixe perpendiculare între ele, planul fix orizontal numit *stabilizator* (produce și o oarecare susținere) și planul fix vertical numit *derivă*. Ampenajul format din stabilizator și derivă este un organ de stabilitate.

b) *Fuselajul* (corpul aerodynei) este un organ de amenajament și de legătură între aripă și ampenaj. La aeromodele, ca și la avioanele mari putem avea modele mono sau bi fuselate, după cum ași un singur fuselaj sau două fuselaje. La aeromodelele de faza I-a fuselajul e redus, de multe ori, la o simplă baghetă (aeromodele cu fuselaj baghetă).

Organele descrise până aici le vom întâlni la toate aerodynele, ori care ar fi ele: avioane sau aeromodele propulsoare sau planoare.

c) *Grupul motopropulsor* (motorul și elicea). E dispositivul prin care se realizează forța de tracțiune necesară aerodynei ca ea se deplasezze în aer.

Aeromodelele utilizează motorul de cauciuc care acționează asupra elicei, prin elasticitatea sa de torsiune. A fost utilizat pentru prima oară de Penaud în 1872.

În afara de motorul de cauciuc aeromodele pot utiliza și ele un motor cu benzină în doi timpi, care dau aeromodelelor o mare forță de înaintare (între 4000—6000 ture pe minut), cu ajutorul cărora aeromodelele realizează sboruri de ore și ating înălțimi de 1500—2000 de metri. Se utilizau înainte și motoare cu aer comprimat, care au fost însă părăsite din cauza randamentului lor foarte scăzut. Primele aeromodele au fost echipate cu minuscule motoare cu vapori de apă, (Langley 1896, etc.), cari au fost complet părăsite după perfecționarea motorului cu explozie.

Elicele aeromodelelor ca și ale avioanelor mari pot fi tractive sau propulsive după cum trag sau împing aeromodelul în timpul răsucirii lor în aer.

La aeromodele vom întâlni foarte rar bi sau plurimotoare din cauza greutății și a neronizare a grupurilor motopropulsoare.

d) *Aterizorul*. Aeromodelele propulsoare dispun și ele de un tren *de aterisaj* format din două roți independente cari permit rularea pe pământ la decolare și la aterizare. E fixat la partea din față a fuselajului. Hidromodelele au trenul de aterisaj în locuit printr'un tren de amerisaj cu ajutorul căruia decolează și amerizează pe apă. Trenul de aterisaj e completat cu al treilea punct de sprijin *bechia* o mică pârghie fixată la coada fuselajului.

Pentru a micșora rezistența la înaintare în timpul sborului se construesc și aeromodele cu tren de aterisaj escamotabil, adică tren de aterisaj care în timpul sborului se ascunde în aripi sau în fuselaj. La aeromodele cu tren escamotabil escamotarea trenului se face înainte de lansare. Lansarea se face în acest caz din mâini — un dispozitiv specia

La plin cer.. Aeromodelul a decolat (S.M.P.)

de declanșare scoate trenul numai înainte de aterizarea modelului.

e) *Cârmele* sunt organele cu ajutorul cărora se pot comanda [illegible] mobile aerodinei [illegible] plasate la aripi și la ampenaj.

La aripi avem *aripioarele* [illegible] improprii elefoane) cari [illegible] o mișcare inversă și conjugată, adică în timp ce una se ridică celălată coboară exact cu aceeași cantitate. Ele comandă aplecarea avionului pe o aripă sau pe alta.

La ampenaj avem *direcția* planului mobil vertical prin care se termină planul de derivă și care împreună cu aripioarele comandă virajul avionului. *Profundorul* este planul orizontal mobil prin care se termină planul fix orizontal (stabilizatorul). El comandă urcările și coborârile avionului pe pantă.

La aeromodele nu putem vorbi de cârme mobile, pentrucă în mod curent ele nu pot fi comandate. La aeromodelele mai mari rolul cârmelor îl au unele adausuri formate de obicei din foițe de aluminiu fixate la aripi și la ampenaj, cărora le putem da diferite înclinări, pentru a corecta tendințele greșite de sbor, datorite unor mici defecte de construcție, sau uneori chiar putem sili modelul să execute singur o anumită figură de sbor. Bineînțeles aceste cârme sunt fixe și nu pot fi mișcate în timpul sborului.

Se pot construi însă și aeromodele cu cârme mobile, cari se pot comanda printr'un sistem de comenzi automate formate din două pendule grele cari oscilează în două plane verticale perpendiculare și cari au mai mult tendințe de a păstra aeromodelul pe linia lui de sbor.

Astăzi se încearcă construcția aeromodelelor cu cârme mobile comandate toate mecanic cu ajutorul undelor. Cercetările din acest domeniu se găsesc însă abia în fază de experimentare.

f) *Comenzile* sunt pârghiile cu ajutorul cărora sunt acționate cârmele. Ele sunt *manșa* și *palonierul*. Nu le vom întâlni niciodată la aeromodele.

Manșa, comanda de mână este o pârghie verticală care se mișcă în planul longitudinal (înainte și înapoi) acționând atunci asupra profundorului, și o mișcare în planul transversal (la dreapta și la stânga) când acționează asupra aripioarelor.

Palonierul este cârma de picior, o pârghie orizontală care se rotește în jurul unui ax vertical. Palonierul comandă direcția.

Comenzile sunt acționate în raport direct cu reflexele noastre. Astfel o ridicare pe pantă se execută trăgând de manșă, iar coborârea pe pante se va face împingând de manșă înainte [illegible] jul la dreapta se va execut[illegible] deplasând manșa spre dreapta și împingând palonierul cu piciorul [illegible] nte. Avionul va executa [illegible] vi ajul anlecându-se în acel [illegible] pe aripa pentru a [illegible] tiunea forte centrifuge care în tim[illegible] rotație.

În rezumat constatăm că în afară de cârme și comenzi aeromodelele [illegible] vioanele mari sunt alcătuite din aceleași organe principale ale c[illegible] tor [illegible] nume trebue să le cunoaștem, pentru a putea ne le studiem acțiu[illegible] nea și rolul pe care l au în ansamblul [illegible]

Pentru a le preciza le vom recapitula în următoru[illegible]

Organe active	Numai la avioane și la aeromodelele propulsoare	Suprafețe purtătoare	[illegible] unor aripi
		Ampenaj	*stabilizator* (plan fix orizontal), *direcție* (plan fix vertical)
		Fuselaj	(organ de legătură și amenajament)
Organe pasive	Numai la avioane și la aeromodelele propulsoare	Grupul motopropulsor	Motor Hélice
		Aterizor	*tren de aterizare* *bechie*
	Numai la avioane și planoarele reale	Cârme	*Aripioare* (la aripi) *direcție* (la derivă) *profundor* (la stabilizator)
		Comenzi	*manșa* (comandă aripioarele și profundorul) [illegible] direcția

* Dintr'o eroare tipografică articolul "Aeromodelism și aeromodele" publicat în ultimul nostru [illegible] este scris de d-lui Prof. N. Hangea.

Mare mulțime pe un câmp de experiențe (S.M.P.)

CE ROST ARE SBORUL FĂRĂ MOTOR?

Cerul se acoperă e intrăteșc prin zborul fără motor

[illegible] secolul al [illegible] se [illegible] aceasta pe drept [illegible] aviația în sensul larg al cuvântului este o sinteză a progresului tehnicei și științei moderne. În slujba aviației stau astăzi majoritatea științelor pozitive: fizica, chimia tehnica mecanica, radiotehnica precum și numeroase ramuri științifice noi: tehnologie, aerodinamica, aerologie și altele. Datorat în mare parte din necesitatea de a satisface pretențiile necontenite ale cănd ale progresului se [illegible]

[illegible] asupra [illegible] a aviației în războiul și tot astfel nimeni nu poate ignora rolul civilizatorului al aviației. În afară de aspectul de mijloc de locomoție [illegible] de secolul în care trăim aviația [illegible] schimbul valorilor economice, științifice și culturale între popoare, le dă astfel prilejul cunoașterii reciproce și înțelegerii. În felul acesta traficul aerian apare [illegible] factor pacificator de mare importanță.

[illegible] acestea se referă însă la aviația majoră adică la aviația „cu motor" pe care o cunoaștem cu toții [illegible] aspectele de mai sus, cât și [illegible] aspecte interesante, frumoase sau utile.

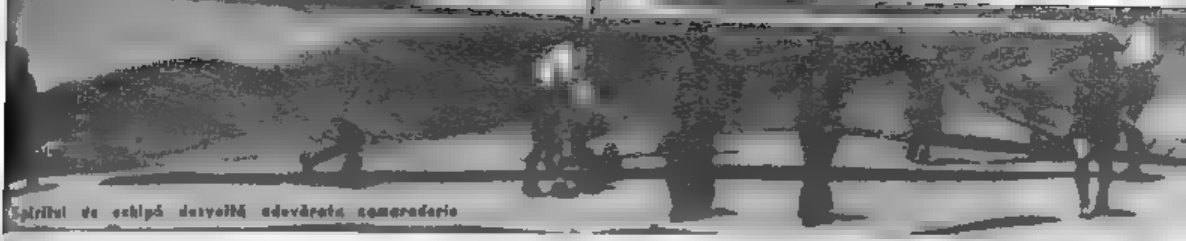
Alături de aceasta aviație, auzim însă adesea vorbindu-se și despre zborul fără motor.

Însăși caracteristica sa fundamentală faptul că la acest fel de zbor *lipsește motorul* face ca el să fie privit ca ceva nedesăvârșit, dacă nu ciudat și deci să fie privit cu oarecare îndoială dacă nu chiar cu neîncredere.

Deaceea nu este de mirare că adesea [illegible] pune întrebarea „Ce rost [illegible] zborul fără motor? Interesant este de altfel [illegible] omul de astăzi nu are timp de [illegible] dut decât privește lucrurile în primă rano și în aspectul lor [illegible] deci firesc [illegible] se întrebe și asupra utilității acestui zbor fără motor, asupra felului cum acesta [illegible] fica dreptul la viață.

Până prin 1933 planorismul [illegible] considerat mai mult [illegible] ramură mai aparte a aviației, un sport [illegible] mos și interesant. Treptat [illegible] mai și ca instrument de cercetare științifică, mai ales în domeniul meteorologiei și aerologiei, prețioase științe auxiliare ale aviației.

Experiența și statistica [illegible] arăt însă cu timpul că un planorist bine format învățat cu cea mai mare ușurință și pilotajul avionului [illegible] de altfel ușor de explicat. În afara manevrei motorului și accesor[illegible]



Spiritul de echipă dezvoltă adevărata camaraderie

[illegible] probe identic la pilotii care si-a [illegible] este [illegible] preliminare deasemenea [illegible] mai mult. In anumite [illegible] sportul posedă cunoștințe [illegible] motorist. In [illegible] sportul [illegible] motor [illegible] avion. Chiar metodica instrucției [illegible] fost cizelată, [illegible] această direcție. Cunoștințe de [illegible] care se predau [illegible] sportul fără motor sunt astfel alese [illegible] ca să formeze o pregătire matematică a planoristului pentru [illegible] pilotajul avionului. [illegible] aparate [illegible] sport pe care se instruește pilotul planorist sunt concepute special în așa fel, încât [illegible] manevre de pilotaj de la planor [illegible] cât mai apropiate de cele [illegible] avion.

Pe [illegible] analogie vom face acel comparație [illegible] și aceasta este [illegible] în învățământ, orientare [illegible] specializare. După cum aeromodelul simplu ar putea fi pus natura [illegible] a primului [illegible] sportul fără motor [illegible] cursul secundar [illegible] aviației. Sportul cu motor este cursul superior, iar de aici [illegible] specia-

[illegible] sportul [illegible] personal al avioanelor [illegible] tare sau civile de orice categorie. Semnificativă este chiar succesiunea în realitate a acestor etape. În [illegible] a primului [illegible] motomodelismului [illegible] învățământului secundar [illegible] sportul fără motor [illegible] sportul cu motor [illegible] mai departe.

[illegible] sportul fără motor este [illegible] propagă la [illegible] ciei, stimulând interesul tineretului [illegible] preocupările aviatice. O organizare bine [illegible] de către Stat [illegible] este la noi Comandamentul Tineretului Aviație Român, recrutează în acest tineret, elementele entuziaste și le predă apoi în școala sportului fără motor unde se face o selecție severă, promovând numai pe cei [illegible] apti. În același timp li se face și pregătirea preliminară de specialitate după cum am amintit mai sus.

Tot experiența, sprijinită statistic, arată că această preeducație este mai economică, mai sigură și mai eficace, decât instruirea directă a pilotajului la avion.

În afară de importanța sportului fără motor ca mijloc de preeducație aviatică, care-l situează astăzi ca un auxiliar indispensabil aviației cu motor necesitățile timpului în care trăim în prezent au dat planorului și utilizări războinice foarte interesante, asupra cărora vom reveni cu alt prilej.

EUGENIU CERNESCU

Când ești întrebat „Ce gândești despre evenimentele politice sau militare", răspunde:
— Ce-ți face plăcere să-ți spun?

La jurul plafonului de performanțe, înainte de lansare

Adj. av. MIHAI GH.

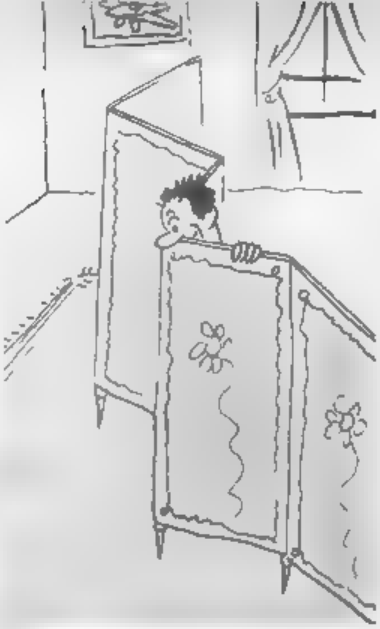
Studentul zis și ciocolată, deși adjutan se omoară pregătind examenele la academie și împărțind suplimentul de sbor la băieți.

Sboară din plăcerea de a sbura și de fiecare dată nu uită să verifice echipajele pentru suplment. Iubește literatura și este un erudit al filosofie și se complace în ucrarile de administrație.

Superstiția pentru sbor este, să nu vadă pisică atunci când se urcă în avion.

Adj. av. ZAHARCU

Campionul ghiulelelui fără decepț este însă „Bazatul", care deși cărn, totuși de fiecare dată când a aterizat forțat ciurut de gloanțe, a primit în nas câte o lovitură care l-a făcut astăzi ca o pânză de pasanjen, prin cicatrice. Vorbește repede și mult și din țăndar face armăsar. Se poartă cu cisme, fiindcă a auzit dela Tătucu că ar putea pare mai înalt. Rade foarte mult și de câte ori vede o fată cu un batic roșu preferă să nu sboare.



Toate acestea sunt o mică parte din intimitățile sburătorilor dela Grupul de Ja 88. Adevărata lor viață lasă are un parfum pe primăvară dintr'o livadă înflorită ce nu poate fi savurată decât trăind din zori și până'n seară alături de ei și de peripețiile și faptele lor eroice.

DEM BEN CARAC

INTREPRINDERILE ING. C. LUCULESCU

CENTRALA: STR. V. LASCĂR 27
TELEFON 2.05.62 - 2.34.04

Fabrica:
Calea Rahovei Nr. 240
Tel. 3.70.24

SECȚIA CONSTRUCȚII:

ANTREPRIZĂ DE LUCRĂRI MILITARE ȘI INDUSTRIALE

SECȚIA INDUSTRIALĂ:

MATERIALE DE CONSTRUCȚII (IPSOS, CHERESTEA, CARTON ASFALTAT, PLĂCI IZOLATOARE) CHIMICALE.

SECȚIA FORESTIERĂ:

EXPLOATAREA REGIUNEI BREAZA, POJORÂTA BUCOVINA
2 FABRICI DE CHERESTEA ȘI 1 FABRICĂ TÂMPLĂRIE COMPLET UTILATE.

PORCELAN

Rosenthal

MARCA

MONDIALĂ

CALEA VICTORIEI 22-24

BUCUREŞTI

Adesgo

Ciorapi de mătase naturală

Lingerie fină MILANESE

SIEMENS RADIO

Super cu 7 circuite şi 7 lămpi pentru curent alternativ. Din cele 7 circuite 3 sunt pentru acordare; gamă de unde medii, lungi şi 4 game de unde scurte, dintre cari una conţine toată gama de unde scurte dela 16—51 m. pe celelalte trei e împărţită aceeaşi gamă cu **benzile de 19, 25 şi 31 m. întinse pe toată lungimea scalei respective**: preamplificare de înaltă frecvenţă; dispozitiv de compensare a fadingului acţionând asupra 4 lămpi; dispozitiv dublu pentru basuri; regulator de bandă; 2 difuzoare dinamice, cel mic pentru redarea sunetelor înalte, iar cel mare pentru cele joase, având şi o membrană „Nawi"; ochiu magic; indicator al gamelor de unde; circuit de protecţie la media frecvenţă; filtru de 9 kHz.

PRODUSUL UZINELOR SIEMENS & HALSKE DIN BERLIN

Vacuum Oil Company

S. A. d. R.

Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ IN TOATĂ LUMEA

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE 1943

Siguranța
Comfort
Rapiditate

BERLIN
VIENA
BUDAPEST
ARAD
SIBIU
TIMIȘOARA
CRAIOVA
BUCUREȘTI
CERNĂUȚI
IAȘI
CHIȘINĂU
ODESSA
CONSTANȚA
ZAGREB
BELGRAD
VENEZIA
MILANO
SOFIA
SALONIC
ATHEN

LARES

LARES

LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont ceo: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: Întreprinderi fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Naționala de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9. Înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com București. — Tipărită la data de 25-XII-943.

BUNĂ DIMINEAȚA LA MOȘ AJUN!

(foto S. M. P.)